第百六十二回国会 参議院環境委員会会議録第五号

平成十七年四月五日（火曜日）

午前十時開会

―――――――――――――

委員の異動

四月四日

辞任　島田智哉子君　　補欠選任　藤本　祐司君

四月五日

辞任　竹中　平蔵君　　補欠選任　河合　常則君

辞任　西田　吉宏君　　補欠選任　西島　英利君

辞任　市田　忠義君　　補欠選任　紙　　智子君

―――――――――――――

出席者は左のとおり。

委員長　郡司　彰君

理　事　大野つや子君　真鍋　賢二君　谷　博之君

委　員　阿部　正俊君　狩野　安君　河合　常則君　関口　昌一君　中川　雅治君　西島　英利君　矢野　哲朗君　大石　正光君　芝　博一君　林　久美子君　福山　哲郎君　藤本　祐司君　高野　博師君　鰐淵　洋子君　紙　智子君

国務大臣

環境大臣　小池百合子君

副大臣

環境副大臣　高野　博師君

大臣政務官

環境大臣政務官　能勢　和子君

事務局側

常任委員会専門員　渋川　文隆君

政府参考人

総務大臣官房総括審議官　荒木　慶司君

外務省中東アフリカ局長　吉川　元偉君

厚生労働省健康局長　田中　慶司君

国土交通大臣官房審議官　守内　哲男君

環境省総合環境政策局環境保健部長　滝澤秀次郎君

環境省地球環境局長　小島　敏郎君

環境省環境管理局長　小林　光君

―――――――――――――

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案（内閣提出）

―――――――――――――

○委員長（郡司彰君）　ただいまから環境委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日、島田智哉子君が委員を辞任され、その補欠として藤本祐司君が選任されました。

―――――――――――――

○委員長（郡司彰君）　政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、総務大臣官房総括審議官荒木慶司君外六名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（郡司彰君）　御異議ないと認め、さよう決定いたします。

―――――――――――――

○委員長（郡司彰君）　特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○中川雅治君　自由民主党の中川雅治でございます。

特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案について質問をさせていただきます。

本法律案は大気汚染防止を目的としております。そこで、まず直近の大気汚染の状況について見てみますと、依然改善がはかばかしくありません。二酸化窒素、浮遊粒子状物質のそれぞれにつきまして、特に大都市圏での環境基準適合状況について具体的に見てみますと、自動車沿道の自動車排出ガス測定局データによりますと、全国ベースではNO_2の環境基準達成率は八五・七％、SPMは七七・二％に対しまして、NO_x・PM法地域ではNO_2の環境基準達成率は七六・四％、SPMは六一・九％となっておりまして、環境基準達成状況は大都市地域を中心に未達成地域がまだまだ残されておりまして、自動車に起因する汚染は依然として深刻であるということが見て取れます。

このような状況の中で、政府は平成二十二年度までにNO_2及びSPMの環境基準をおおむね達成する方針を掲げているわけでございますが、そのためには自動車排出ガス規制、NO_x・PM法に基づく施策、低公害車の普及など、総合的な対策が必要であると思います。このような総合的な対策の一つとして、今回の法律案が提出されたものというふうに理解をしております。

いわゆるオフロード特殊自動車につきましては、現行の自動車排出ガス規制の対象とならず、未規制となっていたわけであります。他の発生源に対する規制強化が進んできたこともあるわけでございますが、自動車全体の排出量に占めるオフロード特殊自動車からの排出割合は、先日の提案理由説明で大臣が述べられましたように、NO_xで約二五％、PMで約一二％を占めるに至っておりますので、今回の法律案は当然の規制をするものであると思っております。

一方で、法律に基づいて規制を実施する、つまり国民に新たな義務を課すことになるわけでございますから、その対象となる特殊自動車の範囲を国民に明確に示すことが必須であることは言うまでもございません。

このような観点から法律案を見ますと、第二条に特定特殊自動車についての定義が規定されております。

そこで、まず特定特殊自動車という国民には耳慣れない用語でございますが、この法律案はどのようなオフロード特殊自動車を対象としてどのような規制を行うものなのか、お伺いいたします。あわせて、オフロード特殊自動車の台数はどれくらいか、お尋ねをいたします。

○政府参考人（小林光君）　この法律案では、今御指摘の特定特殊自動車というものを、先ほど御指

摘の第二条におきまして定義をしてございます。
　具体的に申し上げますと、ブルドーザー、バックホーといった建設機械、それからフォークリフトなどの産業機械、そしてコンバインなどの農業機械といったものが特殊自動車に当たるわけでございますけれども、これらのうち、走行の用に供しないこと、公道を走行しないもの、これがオフロード車ということに当たるわけでございます。
　今回の法律では、こういったものにつきまして排出ガス規制の基準を定めてその使用を規制をするということでございますが、お尋ねの台数でございます。推計になりますけれども、平成十二年度現在で特殊自動車と言われるものが全国で約五百二十万台ございますけれども、このうち、この法律の対象になりますところのオフロードの特殊自動車、特定特殊自動車は約百三十万台というふうに承知をしております。
○**中川雅治君**　対象と規制の概略をお答えいただいたわけでございますが、この法律案の規制の強さというのはどの程度と考えたらよいのか。既に規制対象となっておりますオンロード車よりも厳しいのか緩いのか、その辺、お伺いいたします。
○**政府参考人（小林光君）**　まず、本法案は、先ほど中川委員御指摘のとおり、オンロードの特殊自動車に対する規制というものの均衡を図るというところがございます。そういう意味で、この規制の仕方、そして規制の基準につきましては、オンロードの特殊自動車と同じようなものというふうに考えてございます。
○**中川雅治君**　オンロードにせよオフロードにせよ、同程度の規制が掛かるということであります。
　そこで、この法律案の規制対象について少し掘り下げてみますと、お答えによれば建設機械、産業機械、農業機械と、こういった特殊自動車で公道を走行しないものが対象になるということでございますが、様々な用途の特殊自動車が対象に含まれるということになるわけでございます。その中で、公道を走行するかしないかということで、車両法の規制対象となるのか、このオフロード特殊自動車排出ガス規制法の対象となるのかが違ってくるということでございますが、規制を受ける側にとって公道を走行するかしないかというのは明確に分かるものなのでしょうか、お伺いします。
○**政府参考人（小林光君）**　まず、そもそもこの本法案と道路運送車両法の規制と、これを二つ合わせまして事実上すべての特殊自動車について同等の、先ほど御質問ございましたが、同等の排出ガス規制を実施するということが意図でございまして、すなわちどちらの法律によるものか、ユーザーが迷う心配をなくすというのが結果としてのこの法案の意義かなというふうに思ってございます。
　御質問の点に戻りますけれども、公道走行用の機械、御自分で公道を走って例えば工場に行くとかいうような使い方をする、そういった機械につきましては既にすべからく道路運送車両法の規制対象となっているということでございます。例えば、取扱説明書等々に明示もしてございますし、大型特殊自動車の場合ではナンバープレート等があると、こういうことでございまして、簡単に申し上げますと、こういったナンバープレートがないものは本法の、新しい法律の対象になると、こういうことでございます。
　しかし、本法の対象になるということは、規制がなくなるわけではなくて、むしろこれからオンロードと一緒に規制をされると、こういうことになるわけでございまして、そういう意味では漏れはないわけでありますが、なお、念のため、新規のオフロード車を購入される際には、法律の条文では後ろの方に出てまいりますけれども、きちっとした排ガス基準に適合しているという表示のあるものを買っていただくということであれば、決してお間違えになるということはございません。
○**中川雅治君**　そうすると、基準適合表示があるものを使っておれば心配はないということになるわけでございますが、この法律に基づく規制の実効性を確保するという観点から、そもそも基準適合のチェックをしっかりやって表示の信頼性を高めていくということが重要であると考えます。
　ところで、この法律案では、その検査というのは登録検査機関に行わせるということになっております。このような登録機関制度を設けた理由をお尋ねいたします。
○**政府参考人（小林光君）**　御指摘の点は、本法案の十九条から二十七条に登録検査機関というのがございます。これは、検査能力などに関するあらかじめ決めました基準に合致するものとして登録を受けました民間機関にはすべからくそれを登録いたしまして国が行う原動機の検査事務を行わせると、こういう仕組みでございます。
　お尋ねの点はその趣旨ということでございますけれども、これは、行政の仕事をスリム化をする、そして能力ある民間の働きに期待する仕組みといたしまして設けたものでございまして、言わば行政改革というふうに御理解をいただければというふうに存じております。
○**中川雅治君**　また、この法律案では基準適合表示とは別に少数特例表示というのもありますね。この少数特例表示という制度を設けた趣旨をお答えいただきたいと思います。特例的に基準を緩和するということもあるのでしょうか。
○**政府参考人（小林光君）**　本法案では、御指摘の少数特例の表示ということを設けるということが条文で書いてございます。この趣旨でございますけれども、これは、中央環境審議会の答申の中で、オフロード特殊自動車というのは多品種少量生産である、そういうことを踏まえた制度設計を行うべしということを指摘をされていたわけでございます。
　本法案のまず全体といたしましては、そもそも基準適合表示を付けるためにエンジンの段階から検査をすると、こういう仕組みでございますが、しかしながら、少数しか生産していない、あるいは輸入されない特殊な、特殊自動車の中でも特殊な車両というようなものの場合にはエンジンを下ろして一々検査をしなきゃいけないということになりますと大変でございます。そういう意味で、エンジンを搭載した車両自体を対象に簡易な手続でその検査を行うということを考えたものでございます。趣旨といたしましては、ですから、環境保全の観点はあくまでそのとおりでございますけれども、メーカーやユーザーの負担とならないように配慮をするということになるわけでございます。
　最終的に、お尋ねの、それでは基準を緩めるのかと、こういう御質問でございましたけれども、少数生産車の具体的な要件あるいは適用する基準等の具体的な制度の詳細は運用にわたるものでございますので、これから制度が発足をしましたら、排出ガスの状況とか、それをお使いになる事業者、使用者ですね、そういった方々の御意見等々も聞きまして今後具体的な詰めを行いたいと、こう思っております。
○**中川雅治君**　少数生産車の制度というのの趣旨は分かりました。要するに、メーカーのいろいろな手続が過重にならないように、そういったことで簡易な手続を設けたものということでありますが、確かに事業者のサイドに立ったそうした要請というものにつきましてもよく意見を聞いていただきたいと思いますが、同時に抜け穴的なものにならないようにしっかりと制度の詳細の詰めを行っていただきたいと思います。
　行政の仕事をスリム化するのと同時に、本法律案の規制の実効を上げるために行政がしっかりやるべき仕事といたしまして不適合車の取締りがあると思います。この法律案では、不適合車に対しては主務大臣が基準適合命令を課すことになっていますね。
　心配になりますのは、この法律が施行された場合に規制対象となるオフロード特殊自動車、これ、新車として販売された特定特殊自動車に限られるわけでありますが、日本全国では相当な数に上る可能性もあります。もっとも本法律案では、基本的にエンジン段階で基準適合性の確認を行

い、基準適合が確認され表示が付された車両を市場に供給する仕組みとなっているわけですから、これにより車両の基準適合性を確保できるものと考えてよいと思いますし、それはそれで合理的だと思います。関係行政機関相互で協力して、政府として効率的、効果的な法律の施行を図ることが大事なことであります。この点、是非政府全体として取り組んでいただきたいというように思います。

また、視点を変えてみますと、政府として取締りを行うことと並んで、そもそも基準不適合にならないようにしっかりとした維持管理や日常的な点検をすること、こういったことが使用者に対して求められると思います。使用者による特定特殊自動車の維持管理についてこの法律案ではどのように対応することとされているのか、お伺いいたします。

○**政府参考人（小林光君）**　事業者、使用者におきましては、当然良い車をきちっと排ガスを出さないように管理しながら使うという責務が一般的に第四条に定められておりますことを踏まえまして、第二十八条におきまして具体的に、日常の点検整備等の指針というものを主務大臣が定めまして、そして使用者の方々に励行していただくようにお願いする、指導するということになっているわけでございます。今御指摘になりましたように、基準不適合になりませんように使用者がしっかりとした維持管理あるいは日常的な点検をするということが非常に重要でございまして、これは実は中央環境審議会の答申におきましてもその旨が指摘をされております。

ただ、一律に維持管理を何か義務付ける、例えば車検を設けるというような仕組みまでは中央環境審議会の答申では求められておりませんので、点検整備の励行等に係る普及啓発の対策を実施する、普及啓発でそういった正しい維持管理が行われるように促していこう、こういう方針がその中央環境審議会の答申で指摘をされております。

それに沿いまして、今後、各省連携をいたしましてそれぞれ、例えば農業であれば農林水産大臣等々の事務が規定をされておりますので、そういった事業者の業を所管しております大臣とも緊密な連携を取って維持管理の普及啓発を行っていきたいというふうに考えてございます。

○**中川雅治君**　本法律案の施行に当たりましては、特定特殊自動車の使用者サイドにも相応の役割が求められるんだという理解をいたします。

この法律案は、そもそも新車だけの規制ということなんですね。そうであれば、現在使用中のオフロード特殊自動車がこの法律案の排出ガス規制に適合した新車に代替するようにならなければ実効性は上がらないんではないかというふうに考えます。一方で、もし本法律案に基づく排ガス規制によって車両価格が上昇しますと、代替が進まなくなるおそれがあると考えます。

本法律案の実施によって車両価格が上昇するのかどうか、価格上昇が見込まれるのか、見込まれるとするとどの程度になるのか、そこをちょっとお伺いしたいと思います。

○**政府参考人（小林光君）**　今御指摘のとおり、この法案によりますところの排出規制というのは、既存の、今お使いになっている車にさかのぼって適用するものではございません。新車に買い換える際にそのときの基準に適合した車両を御購入いただくと、こういうことでございます。

先ほど冒頭で御質問ありましたことでございますけれども、その規制の中身というのは、例えばオンロード特殊自動車と均衡の取れたもの、同程度の対応ということを考えてございます。ちなみに、このオンロードの特殊自動車につきましては平成十八年度からの規制の強化が予定をされてございます。それで、今の御質問の点につきましては、この平成十八年度のオンロードの特殊自動車に対する規制が、今回の法律をお認めいただいた暁には同じようにオフロードについても規制を及ぼすと、こういうことになりましょうから、それから類推をいたしまして御質問に答えさせていただきたいと存じます。

その場合におきますと、規制強化はございますけれども、今回の平成十八年度以降の規制強化に関する限り申し上げますと、これは、内容的には、物によっては一五％カットぐらいから五〇％カットぐらいまでいろいろ物質を、またエンジンの内容によって違いますけれども、それぞれ、今までメーカー等から聞きましたところでは、電子制御の改善等々で何とかクリアができるのではないかというふうに聞いてございまして、その場合の価格上昇というのは、今回に関していえばそれほど大きなものではないと。場合によっては数万円とか、そういった額で済むかもしれないということでございます。ただ、値段の付け方はあくまで商売の話でございますので、若干その辺は留保させていただきたいと存じます。

○**中川雅治君**　メーカーにおきましても不断の技術開発をしていただくということが、こういった問題の解決には極めて重要であります。

そういう意味で、その価格の上昇が起こらないようにメーカーの方で技術開発をしていただくということでありますが、今のお答えでも大きな価格上昇は見込まれないということでございますが、やはりこの基準適合の新車への代替が進まなければ大気環境の改善効果も上がらないということになります。

政府としては、規制に適合した排出ガスのきれいな特殊自動車をどんどん使っていただくための工夫、支援措置が必要ではないかと考えます。特定特殊自動車に関しましてどのような支援措置を講じるつもりなのか、大臣政務官にお伺いいたします。

○**大臣政務官（能勢和子君）**　オフロード特殊自動車についての税制やあるいはその融資制度の現状につきましては、御承知のとおり、税制面ではもう自動車税、自動車取得税あるいは自動車重量税は従来より対象外となっておりますが、ただ、ただし、建設機械など大型特殊自動車につきましては固定資産税、それから農業機械のような小型特殊自動車につきましては軽自動車税の対象となっており、これらの税については減免はされておりませんので、従来どおりということであります。

それでは、もう一方、金融面ではどうかということでありますけれども、従来より排出ガス対策型の建設機械の取得に対しましては、担保の免除を含む低利の金融制度が設けられているところであり、今先生御指摘になりました本当に交代が進むためにどうすればいいかということが今後の課題だと思っております。

今後、そうした税制とか金融面の支援措置につきましては、こうした状況を踏まえながら、私たちも国土交通省あるいは経済産業省と連携いたしまして検討を深め、そして必要に応じて関係当局にしっかりと申請といいますか、申していきたいというふうに考えておりますので、どうぞ御支援よろしくお願い申し上げます。

○**中川雅治君**　是非、関係省庁で連携をして、この法律の効果が上がるような措置を講じていただきたいと思います。

本法律案をめぐる論点といたしまして、もう一つお伺いしたいと思います。それは、基準の国際調和という論点でございます。

オフロード特殊自動車につきまして、欧米では既に規制が行われているというふうに聞きます。国際経済がグローバル化している現在、このオフロード特殊自動車につきまして輸出入があるというのは当然だと思うんですね。そこで、このオフロード特殊自動車の規制基準につきましても国際調和ということが必要になるというふうに思いますが、その点、この法律案を作成する段階でどういったことを考えられたか、お伺いしたいと思います。

○**政府参考人（小林光君）**　今の御質問につきましては、本法案の三条におきまして国際的連携の確保に努めるということを国の責務として掲げてございます。その背景の事情についての御質問かというふうに承りました。

オフロード特殊自動車につきましては、欧米におきましても既に何らかの規制が行われつつある

ところでございますし、今御指摘のございましたように、国際経済はグローバル化しているということで、輸出入も当然あろうということでございます。ただ、国際基準をそのまま受け入れますと、日本の環境保全に支障があるということがあっても困りますので、そういう意味で、我が国の環境保全に支障のない限り、可能な範囲で基準等の国際調和を図ることが望ましいというふうに認識をしてございます。

そうした観点で、具体的に申し上げますと、国連の欧州経済委員会の中に自動車基準調和の世界フォーラムというのが設けられてございまして、主な自動車生産国などが参加してございますが、ここに参加をいたしまして、現に参加をしておりますが、特殊自動車の次世代規制に関しますところの国際基準の調和活動なんかに関しまして、今から積極的に参加をしてまいりたいというふうに考えてございます。

○中川雅治君　ここまでこの法律案を実施する上での論点について伺ってまいりました。是非、答弁していただきましたような措置を講じて、政府として適切に実施されるように要望をいたします。

次に、この法律案が今度実施されることによりましてどの程度大気汚染の改善が進むと考えているのか、すなわちこの法律案の効果というものをどの程度見込んでいるのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人（小林光君）　個々の測定局におきますところの濃度の改善状況、これはシミュレーション等々しないといけませんのでなかなか難しいわけでございますが、排出量につきましては比較的推計が可能でございます。

大胆な仮定を置いて計算いたしますと、本法案に基づく規制が行われた場合、二〇一〇年度まででで申し上げますと、窒素酸化物の年間排出量で約九万トン、粒子状物質、ＰＭの方の排出量で見ますと約二千トンの削減になるということでございます。

それは、具体的に自動車以外の排出量も含めたいろんな発生源からの排出量に占める削減度合い、パーセントで、割合で申し上げますと、今申し上げました数字は、窒素酸化物について言いますと四、五％の全体の排出量の引下げ効果、そしてＰＭにつきましては約一％程度の引下げ効果がある。それが濃度全体を薄く広く押し下げるといったような効果になって結実するのではないかというふうに承知をしております。

○中川雅治君　二〇一〇年度にNO_2とＳＰＭの環境基準をおおむね達成するというのが政府の目標であったと思います。この環境基準の達成と現実とはなかなか乖離をしていて、私も環境省に勤務をしていたわけですけれども、この問題について常に焦りといいますかそういうものを持って、何とかしなきゃいけないという、そういう気持ちで仕事に当たっていたわけでございますけれども、やはり二〇一〇年度にNO_2とＳＰＭの環境基準をおおむね達成するという政府の目標、これは今度こそ達成しなければならない目標だというふうに思います。

そこで、これまで未規制でありましたオフロード特殊自動車について排出ガス規制を行い、これにより大気環境の改善が見込まれると、このこと自体は必要な政策であると思います。しかし、政府としては大気環境基準の達成を目標として各種の大気汚染防止対策を実施してきているわけでありまして、本法律案の目標、目的もそこにあるというふうに理解をします。

そこでお伺いいたしますが、この大気汚染対策の全体像からして、本法律案を含めて、自動車対策のこれまでの強化、今後の強化によって二〇一〇年に環境基準をおおむね達成させるという大臣のお考え、決意をお伺いしたいと思います。

○国務大臣（小池百合子君）　環境省におきまして環境行政に取り組んでおられたころから、この大気汚染の問題というのは大きなテーマであったと思います。また、今お話にもありましたように、焦りも感じたということでいらっしゃいます。

御質問は、二〇一〇年に環境基準をおおむね達成させると、決意やいかにということでございますが、御指摘のように大気汚染、依然として厳しい状況が続いておりまして、国民の健康を守るために早急な、スピーディーな改善が必要であると。

これまで三本柱として、自動車排出ガス対策としての三本柱、まずディーゼル自動車について今年の十月に世界で最も厳しい排出ガス規制を実施するということ、二番目には、特に車が集中いたします大都市地域での特別な対策としての自動車NO_x・ＰＭ法、それに基づいた排ガス性能の優れた車への代替促進、買換えの促進、それから三番目には、低公害車の普及促進ということで努めているところでございます。

また、ＳＰＭの原因物質の一つであります揮発性有機化合物、ＶＯＣでございますけれども、この排出抑制をするための法律ということで、この環境委員会の方でも御審議をいただきました。前回の通常国会でこの大気汚染防止法を改正していただいたところでございます。

それから、今年の二月ですけれども、新車に対する排出ガス規制について、今年十月の規制を実施した後でも一層の規制強化が必要であるということから、中環審の大気環境部会に答申案を取りまとめていただいてパブリックコメントを行いました。これを受けまして、四月中には答申をいただくという予定になっているところでございます。

今、これまでやってきたこと、そして今やっていること、さらにこれから何をやるかということで時系列的にまとめてお答えさせていただけたかなと思うんですが、その達成、目標、ゴール、一つのゴールでございますけれども、平成二十二年度までに環境基準をおおむね達成するということが一つのゴールというふうに考えているわけでございます。また、平成十七年度、今年度でございますが、自動車NO_x・ＰＭ法のちょうど中間評価年に当たっておりまして、この大気環境の改善状況などの予測を行うこと、そして必要であるならば追加的な施策を検討するということで、御質問のように、決意やいかにということでございますが、こういった一つ一つをしっかりと実行することによって環境基準の達成に向けてしっかりと頑張らせていただきたいと思っております。

○中川雅治君　どうもありがとうございました。

ただいまの御答弁は、本法律案のみならず、総合的な大気汚染対策を実施することによって大気環境基準の達成を目指すと、大変力強い御決意を伺ったわけでございます。是非、目標といいますかゴールを目指して、政府全体としてしっかりと取組を進めていただきたいというふうに思います。

そこで、今の御答弁の中にもございましたように、総合的な大気汚染対策の中で自動車排出ガス規制としてこのポスト新長期規制を実施するということでございましたが、私は、やはり日本が世界に先駆けてそのような環境対策を実施していくべきであると考えております。また、その場合には、もちろんメーカーの技術開発というものをしっかりと前提にしていかなければならないので、そこを促していく、そういう施策ですね。それから、同時に、この自動車排ガス規制が掛かりますと、トラック業界とかそうした運送業界を始めいろんな各これに関連する業界の負担も当然増えていくわけでありまして、そうした支援措置、これを組み合わせてしっかりとこの規制を実現していくということが大事だと思います。

そこで、このポスト新長期規制でございますけれども、欧米の排出ガス基準と比較して今世界最高水準というお話でございましたけれども、具体的にもう少し、本当に世界最高水準のものだということをきちっとこの委員会の場でもお示しいただきたいというふうに思います。

○政府参考人（小林光君）　今御指摘のとおり、技術開発を促す施策、そして負担に対する支援措置等々を組み合わせてその自動車排ガス対策を円滑に強力に進めていけと、こういう、御指摘のとおりだと思います。

そうした中で、現在、御指摘のそのポスト新長期規制というのは提案の段階でございまして、中央環境審議会が、今、中川委員おっしゃったその技術開発状況をよく検査といいますか調査、ヒアリングをいたしまして、それに基づきまして、将来、二〇〇九年度ごろにはこのような規制水準の例えばディーゼルトラックができるのではないか、そういう規制基準として提案をしているものでございます。現在パブコメ中ということでございます。

その中身でございますけれども、果たして世界最高水準のものなのだろうかと、こういう御指摘でございます。

端的に申し上げますと、一番国民の関心の高いPM、粒子状物質でございますけれども、これはDPF技術、フィルタートラップみたいなものでございますけれども、粒子状物質をそのフィルターで止めてしまう技術が大変進展を見せております。その技術評価を踏まえまして、もう現行の測定法、粒子状物質の測定方法では測れない程度の、定量限界以下と言っておりますが、事実上PMなし、PMフリー化といったような水準を目指してございます。

具体的に言いますと、〇・〇一グラム・パー・キロワット・アワーと、これはエンジンの出力当たりの排出量でございますが、こういった水準でございまして、米国が二〇一〇年に、これはもう全くの案でございまして、まだ技術評価をしておりません、提案でございますが、その数字に比べましても、その数字は〇・〇一三という数字でございますが、はるかに下回っているという状況でございます。

また、NO_xにおきましても、平成二十一年、二〇〇九年におきますところの最高レベルの目標値ということを定めておりますし、更なる、先ほど中川委員の御指摘もありました技術開発を求める挑戦目標といったようなものも提示をしてございます。

こういうことを含めまして、このNO_x、PMの両面で、欧米と比較しても十分世界最高水準の規制にこのとおり実現すればなるというふうに考えてございます。

○**中川雅治君**　ただいま答弁をいただいた中で、ディーゼル重量車につきまして挑戦目標を定めるというお話でしたけれども、この挑戦目標というのは従来なかった目標だと思います。

この挑戦目標の位置付け、ねらいについてお答えをいただきたいと思います。

○**政府参考人（小林光君）**　確かに、御指摘のとおり、中央環境審議会におきまして挑戦目標という言葉を使った答申をされたことはなかったかというふうに承知をしております。

実は、ディーゼルトラックにおきますところのその排出ガス対策の技術というのはまだ発展途上でございまして、実は、今回のポスト新長期規制の案の答申に当たりまして、答申案を今作っているわけでありますが、その中で見込みました技術以外にも有望な技術がございます。そういうことで、そういった技術の発展を踏まえますと、更にその規制の強化というのは可能かなということでございまして、そういった技術の進展等を期待をいたしまして、こういったところを目標として技術開発をしてくださいということで提示をしたと、こういう性質でございまして、まだ評価が完全にできていない技術が更に残っていると、こういうことでございます。

○**中川雅治君**　これまでにない目標でありますが、ねらいは理解できます。ただ、その設定の仕方が次期目標の三分の一程度とされておりまして、抽象的な印象をぬぐえないわけであります。それは当然だと思います。今後の技術開発動向も踏まえて具体化を検討していくということになるわけですから、抽象的な印象をぬぐえなくてもこれは仕方がないことだと思いますが、やはり、先ほど来話が出ていますように、技術開発の動向、これがなければその裏付けにならないわけでありますので、この辺の具体化をきちっと見極めるということが大事であります。

挑戦目標の具体化についてどのような検討を行っていくお考えなのか、もう少し検討状況をお伺いしたいと思います。

○**政府参考人（小林光君）**　重ねてのお尋ねでございます。済みません。至らなくて申し訳ございませんでした。

一応まだ技術的目途が立っていないということでございますので、今すぐ技術レビューは残念ながらできないということでございまして、私どものもくろみといたしましては二〇〇八年ごろに技術評価をいたしたい、そしてそれを踏まえてきちっとした目標値、あるいは目標の達成時期といったものを最終決定いたしたいと思っております。

また、更に補足をさせていただきますと、この技術のレビューに当たりましては、技術としてできるかということだけではございませんで、当然、どこまで大気環境を改善しなきゃいけないのかといった大気環境の改善状況、あるいはその見通し、それから、今京都議定書等ございますけれども、CO_2の削減ということも考えなければいけませんので、NO_2の削減と場合によってはCO_2の削減がトレードオフになることもございます。そういったトレードオフも踏まえて、どの辺までNO_2を減らすのがいいのかといったような検討を行わさしていただくことになろうかというふうに考えてございます。

○**中川雅治君**　引き続き検討を進めていただきたいと思います。

平成二十一年規制によって、特にディーゼル車の排出ガス基準が強化されることになるわけであります。これまでディーゼル車はガソリン車と比べて黒煙が多いというイメージがあるわけでありますが、この規制によってガソリン車に肩を並べ得る排出ガス性能となるのであれば、ディーゼル車に対する従来のイメージを変えることになるかと思います。

そこで、二十一年規制値についてガソリン車とディーゼル車でどのような違いがあるのか、また、二十一年規制適合のディーゼル車について国として何らかの普及促進措置を講ずるつもりがあるのかどうか、ここはやはり非常に重要なポイントになると思うんですね。先ほど来お話ししていますように、やはりその普及をさせるための国としてのしっかりとした支援措置というものが必要になると思いますので、これは先のことでございますけれども、そこの検討をきちっとしていかなければ絵にかいたもちになってしまうと思いますので、その辺の現時点でのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○**政府参考人（小林光君）**　今御指摘のポスト新長期規制によりまして、ディーゼル車とガソリン車の規制水準というのは物質によって多少凸凹ありますものの基本的には同一レベルということになるわけでございます。エンジンの種類によらず排出ガスがほぼ同じと、こういう状態になるわけでございます。

そうした中で、今の御指摘は、例えばディーゼル乗用車を見ますと、今日新聞でも報道されておりましたが、欧州などにおきましては大変シェアが伸びている。それはその燃費がいい、CO_2対策になるということだと思いますが、我が国では非常に少ない、低い水準にとどまっておりますので、そういった観点からいいますと、ディーゼル乗用車を普及させていくことも一つの方策になるのではないかと、こういったような御指摘かなというふうに承ったわけであります。

そういうことで、燃費が良ければ自然に選ばれる部分もあろうかと思いますが、いずれにしても、ディーゼル車、ガソリン車、お互い遜色ないぐらい排ガス性能が良くなることになるわけでございますので、そういった車に早く代替をさせていくと、こういうことは重要かなと思っておりますので、そういった観点で今御指摘の普及促進措置といったようなものを一生懸命検討してまいりたいというふうに考えてございます。

○**中川雅治君**　ありがとうございました。

そこで、最後に、国と地方の協力について質問

をしたいと思います。

大臣も御答弁いただきましたように、自動車排出ガス対策といたしましては、自動車単体に対する排出ガス規制の強化、使用過程車対策として実施されているNO_x・PM法の実施、低公害車の普及促進とこの三本の柱、これは私が環境省におりました当時より三本の柱ということで対策を実施して、一生懸命省を挙げて努力をしてきたわけでございます。ところが、大都市圏での大気汚染状況はまだまだ大幅な改善が必要であります。このため政府としても最大限の努力を払っていくものと承知しておりまして、これはこれからも全力を尽くして行っていただきたいと思います。

このように政府の対策が進められる一方で、大都市圏では大気環境改善のための独自の取組が行われております。例えば、東京都等の首都圏では、PMに限ってはいますけれども、条例を定めてNO_x・PM法よりも厳しい規制、いわゆる流入規制を行っているわけであります。

昨年八月、東京都環境局は平成十五年度の大気汚染状況の測定結果を発表いたしまして、その中で、平成十四年度に比べてSPM年平均濃度が低下し、特に自排局では大幅に低下したとしております。また、SPMの環境基準に適合した自排局は平成十四年度はゼロであったものが平成十五年度には四局で適合したというふうにしています。

本件発表の中では、SPMの測定結果から見たディーゼル車規制の検証として、ディーゼル車規制が開始された平成十五年十月から十六年三月までの半年間を過去の同時期と比較すると顕著な改善が見られたと分析されておりまして、都はこれからも都民の健康を守るためディーゼル車規制を始めとする大気汚染対策を推進し、大気汚染の改善に努めていくとの姿勢を示しています。

私は、環境状況の改善の観点から、このような地方公共団体独自の積極的な対策推進は高く評価されるべきものと考えております。ところが、地方公共団体の側から見ますと、それは国の対策が不十分であるので実施したものだ、国はもっとしっかりと対策に取り組むべきだと、そういう厳しい声が出てくるわけであります。私は、国と地方が相協力して環境対策に取り組むべきことは当然のことであると思います。特に、大都市地域を中心として大気環境の状況が依然として厳しいことにかんがみれば、その思いを一層強くいたします。

そこでお伺いいたしますが、大気汚染対策については、地方公共団体、とりわけ東京都と協力して関連施策を推進することが重要と考えますが、環境省の考え方はいかがかということ、それから、是非、国、地方公共団体が連携して取り組むといいましても国がしっかりしなきゃいけないという声が非常に強いわけでありまして、このNO_x・PM法の実施状況をレビューして車種規制の全国化や流入規制を行うということにつきまして、今の地方団体との連携強化、それとこの車種規制の全国化や流入規制というものを行うことについての大臣のお考えをお伺いしたいと思います。

○**国務大臣（小池百合子君）**　環境問題のみならず、国と地方公共団体とのそれぞれの役割の下で連携しての施策推進ということは必要不可欠なものだと考えております。特に、平成二十二年度において環境基準をおおむね達成すると先ほど決意を披露させていただいたばかりでございますが、そのためにもこの連携というのは必要だと思っております。

東京都など自動車NO_x・PM法の関係自治体では平成十五年度に国の施策と地方独自の施策、両方盛り込んだ総量削減計画を定められまして、これに基づいた取組を始められたところでございます。総量規制、総量削減計画の実施に当たっては国と関係自治体、密接に連携を図ることが重要だというふうに認識をいたしております。

これからも、国によります新車の排ガス規制、NO_x・PM法に基づく規制、さらには東京都などの自治体が個別の状況に応じて条例によって実施する規制などの取組、これがうまく相まって最近で言うならばシナジー効果とでも言うんでしょうか、効果的に大気環境の改善が進められるべきと、このように考えております。よって、関係自治体との連携、東京都ということももちろん含めまして、重要だと考えております。

それから、流入規制などの問題についてどうかということでございましたけれども、今、平成十七年度に中間的な点検を行うということで先ほども御答弁させていただきました。その結果を踏まえまして、その結果上必要だということであるならば、御指摘の車種規制地域を拡大するであるとか、流入車規制などの追加的な施策などの検討を行うということで平成二十二年度の目標の着実な達成を図ってまいりたいと考えております。

○**中川雅治君**　以上、オフロード特殊自動車法律案と関連する課題について質問をしてまいりました。環境省には是非、大気環境保全のための関連施策を効率的、効果的に実施をし、地方公共団体と連携して、平成二十二年度までの大気環境基準おおむね達成という目標をしっかり実現できるように努力をしていただきたいと思います。

これで質問を終わります。どうもありがとうございました。

○**芝博一君**　民主党・新緑風会の芝博一でございます。

それでは、持ち時間の範囲内で、引き続き法案に関する御質問をさせていただきたいと思います。

その前に、この法案を所管いただきます小池環境大臣に、大臣の政治姿勢についてお尋ねをさせていただきたいと思います。

今、少しお手元に三月二十六日の朝日新聞の記事をお配りをさせていただきました。ここには、「閣僚の海外出張」、「体力頼み」続けていいのか」という、大臣自身の投稿記事がございます。この部分について少しお尋ねをしたいと思うわけでありますけれども、この記事の最後の方に、「各方面からのおしかりを覚悟しつつ、」という形で終わっておりますけれども、この記事を書かれて、新聞に載って、果たして各方面からのおしかりや意見やお褒めがあったんでしょうか、まずその点から。

○**国務大臣（小池百合子君）**　おしかりを受けるとすれば、今いなくなっちゃいましたけれども、いろんな方からあるのかなと思っておりましたけれども、むしろお励ましはたくさんいただきました。昨日、JICAの緒方さんにもお会いしましたら、読んだわよということで、そのとおりだと言って、おっしゃっていただきました。

タイトルが「体力頼み」続けていいのか」といって、何だか、体力、私がまるでひ弱な、決してそうは見えないでしょうが、そういった話の方に持っていかれるのはちょっと不本意だなというふうには思っておりますけれども、いずれにいたしましても、これから国際会議はますます増える一方でございます。そういった中でどうあるべきかということで、こういう状況ですよという、そういう参考に今回書かせていただいた次第でございます。

ただ、ここは、紙面も限られておりまして、ここに書き切れないことは山ほどあるわけでございまして、ですから、この件はどうだこうだという個々の問題よりも、今そういった世界における我が国のプレゼンスを確保するためにはどうあるべきかというような高所からの研究なども必要なのではないかなと、私はかねがねこの問題についてはかなり、何というんでしょう、システマティックにも取り組んできた一人でもございますので、これも国会改革、行政改革の、さらには政治改革、総合的な、いろんな分野にまたがる改革の一つとしてこれまで出てきたんですが、一時期大変熱が入っていたテーマでございますけれども、最近若干そちらの方面への関心というのが薄れてきているというようなことも感ずるところでございます。また、大臣になって初めて気が付くことというのは多々ございます。そんなことから今回書かせていただいた。

ここで具体的に書かせていただいたG8、先般

のロンドンでの会議でございますけれども、これについては実際に現場の方に参りまして非常にいい意見交換もできたということで、今回の海外出張については正に行って良かったというふうに思っております。

○芝博一君　まあこの記事についてはむしろ励ましの方が多かったという部分の表現もございました。

　確かにこの記事が投げ掛けるものというのはいろんな意味があると、こう思います。国際会議の重要性、それから閣僚と政府としての対応はどうするのか、そしてそれに絡めて国会の対応をどうしていくのかと、いろんな部分の問題も含んでいると、こう思うんでありますけれども、余りにも小池大臣側の一方的な立場からの私は記事でないかという部分を少しお聞かせもいただきたいと、こう思うんです。

　まず、今少し大臣が答弁でお触れになりましたけれども、簡略で結構でございます、三月十六日のロンドンで開かれたエネルギー・環境閣僚円卓会合、これの部分について、気候変動をテーマにした会合であったと、こういうことでありますけれども、早く言うと、どんな内容で、どんな成果があったのか、簡潔にお答えいただけますか。

○国務大臣（小池百合子君）　一つ一つの行事について簡潔にお答えすることはできるんですが、私が言いたいのはそういうことでは本来はないんですが、御質問なのでお答えをさせていただきます。

　今回のG８でございますけれども、低炭素社会の実現に向けて議論をするということで世界で初めての会議でございます。これまで低炭素社会の実現ということでの閣僚会議という形ではございませんでした。

　G８でございますから、正にG８各国が出席をしている。ドイツのトリッテン大臣はロンドンが気象条件で飛行機が降りられなくなったということで戻られたので、そこは、この会議の方にはドイツの大臣はおられませんでしたけれども、代わりの方でございましたけれども、ロシアが副大臣、そのほかは全員が大臣、閣僚級ということでございました。

　正に、これは今年七月にイギリスでG８グレンイーグルス・サミットが開かれる予定になっておりまして、それのまず下敷きということで重要な会議であったと、このように考えております。

○芝博一君　私は、そのテーマについてのどんな議論を交わしたかという内容を特にお聞かせをいただきたかった。だれが出てきたかという部分はむしろお聞きをしてないんでありますけれども。

　その滞在時間は、大変強行なスケジュールであったので、三時間の滞在だったと、こういうことであります。その中で大臣は気候変動への取組について日本の立場として発表をしたとあります。何をどう発表したか、これも簡潔にお伝えください。

○国務大臣（小池百合子君）　それは言うまでもなく、我が国がこの低炭素社会を構築する、すなわち脱温暖化社会に対しての構築をどのように行っているのか、例えば目標達成計画などの政策検討の模様などにつきまして発表をさせていただいたところでございます。

　それから、地球、脱温暖化とともに、またスリーRのこれから閣僚会合なども開きます。せっかく閣僚の方々がお集まりいただいているわけでございますので、スリーRのことにつきましてもこの場をかりてお呼び掛けをしたということでございます。

　そしてまた、何よりも、この地球温暖化対策というのが正に地球的に取り組んでいかなければならないということで、一致協力してこの推進に取り組むべきであるということで訴えをさせていただきました。

　まあ大体このようなテーマを発表いたしますと、その後いろんなやり取りもございまして、そういう中から方向性を見いだすというのが国際会議でございます。そういったところで、さらに、更なる連携、正にせんだっての参議院、そして衆議院の方で国際的なリーダーシップを図るようにという国会決議もしていただいているわけでございまして、正にそれに従った形で世界に向けての呼び掛けを続けていくという、そういう発表をさせていただいたところでございます。

○芝博一君　少し時間に限りがありますから、要点、質問をした部分だけお答えいただけたら大変有り難いなと、こう思うわけでありますが。

　その三時間の間に大臣は二国間会談をこなされたということであります。どこの国のだれとどんな内容の会談をこなされたのか、御報告いただけますでしょうか。

○国務大臣（小池百合子君）　御質問ですのでお答えさせていただきます。

　今回の会議の間を縫いまして、まず英国のベケット環境・食糧・農村地域大臣、今回の正にホスト役でございます。それから、今年の末のCOP11はカナダで開かれますということで、カナダのディオン環境大臣とそれぞれ二国間会談を開かせていただきました。

　内容も……。

○芝博一君　簡単に、内容。

○国務大臣（小池百合子君）　内容。

　ベケット大臣との会談でございますけれども、G８プロセスで、今回イギリスがこのような会議を開く。ちなみに、イギリスの方はG８、今回のG８ではアフリカ問題とともに気候変動問題を取り上げるということでございまして、それをバックアップをしていくと、日本としてはバックアップをしていくということについて、また両国が緊密に協力していくということを確認をさせていただいたところでございます。

　それから、カナダにつきましては、これまでカナダのディオン大臣、この方は替わられたばかりではないのかな、半年ぐらい前から環境大臣されているということで、これで二度目でございますが、二国会談は初めてでございます。また、せんだって京都で開きました京都議定書発効イベントのときにはビデオで御出演をいただいたというようなことから、それに対するお礼と。それから、互いに議定書の約束を確実に達成していくということを確認をし合った。ちなみに、カナダの場合、日本は八％、九〇年に比べてプラスでございますけれども、カナダの場合も大変苦労されていて、プラス二〇という、そういう数字なんですね。そういった意味で、お互い頑張っていこうと、どういうふうな方法でやっていくのか、そんなことを話合いをさせていただきました。

　非常に滞在時間が短いということでございましたけれども、今後、地球温暖化対策について重要なかぎを握るこの二国と対話を重ねられたということは大変うれしく思っております。もちろん、そのほかたくさんの国々ともお話合いをしたかったわけでございますけれども、三時間という制限の下で、今回この二つの重要な会議を持てたことをうれしく思っております。

○芝博一君　大臣は、三時間の中で大いなる成果と、発揮いただいたものと評価をさせていただきたい、こう思います。

　ところで、今回のように強行軍であっても大臣が出席できるケースは大変それはいいと、むしろ出席できなかった過去の会議を検証するべきだとも提言をされております。

　そこで、少しお聞きをさせていただきますけれども、九二年の地球環境サミットに日本はイタリアと同様に出席をしませんでした。そして、最近では三月一日のロンドンでのパレスチナ支援国際会議に閣僚が、中国と日本が出席をしなかった、こういうことが記載をされておりますけれども、この事実について大臣の認識であります。大臣の認識は、閣僚なり政府がその独自の判断で欠席をしたものなのか、若しくは、閣僚なり政府がこの二つの会議に出席をしたい意向を持っていたけれども、国会へ打診をしたけれども国会が認めなかったとお考えなのか、その大臣の認識をお伝えください。

○国務大臣（小池百合子君）　当時、私は議員ではございませんで、これを激しくテレビの場におい

て批判をしたことをよく覚えております。やはり、当時はただＰＫＯ国会やっていまして、非常に緊迫した中であったということですが、たしか私は、それでも、休戦してでも行くべきではないかと。休戦というのは国会の論戦ですよ、そちらへ休戦してでも行くべき価値のあるものではなかったかということで、激しくそのことを主張したことを記憶をいたしております。

　よって、その詳細については存じ上げませんけれども、いずれにしても最終的には政府が判断するということは、私も議運そして国対、長年やらせていただいておりますので、そういったやり取りがどうやって行われるのか、最終的にどこでどういうふうな承認をもらって海外に行くのかという手続についてはよく、当時とさほど変わっていないと思いますので、熟知をしているところでございますけれども、いずれにいたしましても政府自らの判断でその地球環境サミットについては出席を断念したと。たしか、それでビデオ撮りして、ビデオで出したように思います。

　それから、私、ここでもう一つ書きたくて書けなかったのは、特に環境はＮＧＯ関係の主催の国際会議って多いんですね。なかなかそれって、日本ではＧＯの会議しかなかなか重きが置かれていなくて、ＮＧＯが開催するけれども重要な会議って山ほどあるんですね。そこで、どこの国の大臣が来てどこが来なかったかということなんで……

○**委員長（郡司彰君）**　簡潔に願います。

○**国務大臣（小池百合子君）**　もうあと三十五秒で終わりますので。

　ということで、そういった国際会議でも様々あるということについても、私は是非ともより多く知っていただきたいなと思っております。

○**芝博一君**　当時の部分というのを、大臣の認識としては、政府の判断で断念したのか、若しくは国会がある意味ではそういう時期の、ＰＫＯの法案等々があるからストップを掛けたのか、その認識を聞いたわけでありますから、大臣の返答からは、政府の判断で欠席をしたという認識を持っていることでよろしいですね。確認です。大臣の認識ですよ。大臣の認識ですよ。

○**国務大臣（小池百合子君）**　先ほどお答えいたしました。最終的に政治が……

○**委員長（郡司彰君）**　指名していません。

○**国務大臣（小池百合子君）**　ごめんなさい。

○**委員長（郡司彰君）**　質問終わっていますか。

○**芝博一君**　いや、いいです。はい、いいです。

○**国務大臣（小池百合子君）**　先ほどお答えしたつもりだったんですけれども、最終的には政府が判断するものであるというふうに考えております。

○**芝博一君**　それじゃ、三月一日の部分は、これは政府の判断なのか、ある意味では国会へ打診をしたけれども出席できなかったのか。その辺の認識はどうですか。

○**国務大臣（小池百合子君）**　いや、ですから、いろいろ手続はありますけれども、しかしながら最終的には判断するのは政府じゃないでしょうか。

　それから、今ちょっとリオ・サミットのことで、私、ビデオを出そうとしたそうですけれども、結局出しておらず、趣旨をペーパーで配付したということで、訂正させていただきます。

○**芝博一君**　ここの部分について大臣が、政府の最終的な判断ということでありますけれども、環境サミット、地球環境サミットとパレスチナ支援の部分、これは政府の、省の事実関係、それは、すなわち国会は打診もせずに、打診もしなかった、そんな事実ありませんよ、独自にそれまでいろんな状況を判断して政府が独自に判断をしたという解釈でよろしいですね。外務省と環境省でしょうか。

○**政府参考人（吉川元偉君）**　三月一日にロンドンで行われましたパレスチナの支援国際会議の部分についてお答え申し上げますが、この会合につきましては、先生御承知のような、今パレスチナの和平問題は非常に大きく動いているということ、それから一月に町村外務大臣がイスラエル、パレスチナ両方を訪問しておりますという、こういう重要性にかんがみて、大臣が是非この会合に出席していただきたいと考えておりましたが、結局、衆議院における平成十七年度予算案の採決などと重なりましたので、大臣は本会合に出席できませんでした。また、町村大臣の判断によりまして、大臣に代わって逢沢外務副大臣が出席したものでございます。

○**芝博一君**　環境省は。

○**国務大臣（小池百合子君）**　環境省については、政府自らの判断だということで環境省として認識をいたしております。

○**芝博一君**　当時のパレスチナについては大臣が、外務大臣が出席できなかった、できないから副大臣が出席をした。しかし、それはそのときの状況を判断して、国会に、すなわち打診をする、相談をする部分をせずに独自で政府が判断をしたものなんだろうと、こう思っているんですね。

　まさしく私はそこのところが大変大事な部分であって、ここの記事からいくと、これは例えば国会向けとか国民向けじゃなしに、むしろ大臣は、小池大臣は、そこの判断は、もっともっと国際会議を大事にして、政府で大臣の対応を増やしていけばいいじゃないかということを内閣に向かって言うべきだと私は思うんですよ。内閣が判断するんです、政府が判断するんですから。

　というのは、例えば英国には閣外大臣がいたり、中国にも副総理がいて海外を飛び回っているというような、これ記事もあります。しかし、そういうことを改善していこうという中で日本でも副大臣制度が創設をされました。その中でも趣旨が十分に生かされていないとも断言をしているわけでありますけれども、その制度を運用していくのは、私は、大臣、閣僚なり政府だと思っているんです。

　その中で、今回は大臣が国際会議に出席をしよう、いや、むしろ先ほどの答弁のように副大臣でいいですよ、判断をして、その部分を国会へ、議長なら議長へ、国会へ打診をいただく。そこで、ある意味では国会がノーと言えばこれはまさしく問題でありますけれども、そこの事実、私はなかったと、こう認識をしているんですが、それでよろしいですか。

○**国務大臣（小池百合子君）**　個々のケースについては、それぞれのところでいろんな判断があったことだろうと思います。

　先ほど申し上げましたように、私は、これまでそういった手続であるとか、それから最終的な判断に至るまでの手続、プロシージャーについてはよく存じ上げているところでございます。ですから、最終的には政府が判断する、よってこの問題については政府がもっと毅然とすればいいんだということでございますけれども、国会対策を様々な委員会の場などでやっていただいているわけでございますけれども、ただ、日本の場合はどちらかというとスケジュールをめぐってのやり取りが非常に多い。そしてまた、そういった中でいろんな制限、時間的制限、特に予算などについては年度内に仕上げなければならないというような、そういうタイムリミットが設置されるわけですね。ですから、そういった中でどういうふうにして国際会議などという、例えば海外出張とそれから国内での会議、そしてまた、当然まず国内でしっかり政治をするからこそそれが対外的な政治につながっていく、外交につながっていくということで、決して国会を軽視しろなどということは言っておりません。

　その中で、ただ日本の予算の時期と世界の予算の時期などがかなり違っているということ。国会の制度もかなり違っているということ。そういった中から全体を見て、ですから、ここのときに与党はどう言った、野党がどう言った、これはまた検証していただければより有り難い部分もあるかと思いますけれども。いずれにいたしましても、そういった世界の中で今日本がどうなっているのか、日本のプレゼンスがどうなっているのか、そこからむしろ逆算をしていくというような考え方も必要なのではないかというふうに思っております。

ですから、今後どのようにすべきか、これについては、またそれこそ内閣の中での制度、何ができるのか。例えば、私申し上げているんですけれども、閣議に、副大臣、今認証官なんですね。これまでは総理によって任命されるという形でございましたけれども、今や認証官としてかなり、まあ言ってみれば格上げという形を取ったというのが副大臣制度の一つの結果でございます。そしてまた、その副大臣が閣議に出席する。ですから、大臣の代わりをまさしく閣議においてもやると。これは国務大臣でないからというので見送ったという経過もございます。そこの部分はこれまで議論はかなり熱くやってまいりまして、民主党の中にもその議論の経過についてはよくよく御存じの方いらっしゃるはずなんですね。

　ですから、これはこれからの日本のプレゼンス、世界におけるプレゼンスをどう確保していくかという意味では、内閣もそうでございますし、国会でもそうでございますし、お互いにその限られた時間の中で、そして、その限られた体をどのように、最高に生かすためにはどうすればいいかということは、どこがどうということだけではなくてみんなが連係しているわけでございますので、それを総合的に判断、また検討するということは、私は、これからの日本の世界における様々な地位などの、そしてまた世界からきちっと認められるという、ただお金を出すだけじゃないという、存在でないということを証明するためにも、正に顔のある外交を続けることがこれからの日本の将来のためには必要であると思っております。

　また、政権交代があればこれまた同じことをこの大臣が……(発言する者あり)いやいや、これは重要なことですから。(発言する者あり)重要ですよ、これは。

　ですから、これはきっちりと全体として考えるべきだということを私は強調させていただいているところであります。

○芝博一君　私は、副大臣制度もあったり、いろいろ政府と国会の立場もある、位置付けの問題もある、その中の運用論を言っているわけで、今の大臣の発言は、すべてまさしく内閣の中で発言すべき問題ですよ。そこで調整をして、判断をして、国益のために何が大事かとなってくれば、その部分をまさしく国会に打診をする、相談をする、投げ掛ける。その部分があって、国会が、いやいや、国益のためには海外出張が大事なんだ、いや、国会が大事だという部分を判断したという部分があれば別ですけれども、それからの部分じゃなしに、私は前段階の部分を言っているわけでありますから、十分その制度を運用すべく、大臣も検討すべし、内閣も検討すべき。中で総合調整をした中で改めて国会に投げ掛けていただければいいと、こう思っているんですが、この論調、新聞論調からいけば、強行軍の部分も過去に出席ができなかった部分もあくまで国会の問題であると。正に国会に理解がない、協力度がないという判断にたどり着けるんですが、その辺はどうですか、はっきり、一言で。

○国務大臣(小池百合子君)　じゃ、そういう案を出させていただければのんでいただけるんでしょうか、ケース・バイ・ケースでしょうけれども。

○芝博一君　私がのむのまないの話じゃなしに、そういう部分を内部調整をして、大臣から言う、若しくは官房長から言う、そこの部分を十分に調整をして副大臣制度の運用をうまく図っていけばいい。そこの中で、今まで、私の聞いている範囲では今までそんな議論はなかった、打診がなかったと聞いておりますから、したらどうなんですか。改めてそこの制度づくりについて議論するというのはいいんだけれども、中身の部分は並び調整ですよ、それは。そこの部分を、私は、まるで、この文面からいくと、国会に理解がない、この部分を訴えている部分が非常に気になる部分でありますから、あえて苦言も呈したい、こう思っておりますし、国会は国会で、何が最優先されるべき国益かということは、十分その問い掛けにこたえる能力と資質は備えていると断言したいと思います。

○国務大臣(小池百合子君)　そこは、残念ながら、ここから御理解いただけなかったということは残念でございます。もっとしっかりと全体的なことをまた改めてまとめていきたいと思っております。

　ただ一つだけ、こうやった形で今どういう状況で大臣が世界で活動しているかという、その御報告の一端と受け止めていただければ幸いでございます。

○芝博一君　まあ報告とだけ受け止めさせていただきたいと思います。

　それでは、本題の法案についての質問に入らせていただきたいと思います。

　今も中川先生からもいろんな御質問がありました。まさしく今回の法案は新車規制であります。その買換え時に基準に適合した車を購入する、そして現在使用中のものについては規制の対象外、これが根本でありますけれども、今、いろんな方の御質問の中からも含めて、対象台数、これ百三十万台と、こういうことでありますけれども、恐らくこれは根拠がない。

　例えば、特にオフロードの場合についてはいつ購入していつ破棄をしたかというのはまるっきりつかめていない、あくまでも推計数値であります。これが根拠に、全体の根底になっていて、そこからいろんな目標設定がなされているわけであります。大変この面についても危惧を持っております。

　果たしてこの新車規制が働いてくる入替え効果はいつごろから発揮されてくると、こうお考えでしょうか。

○政府参考人(小林光君)　お尋ねの点でございます。先ほどもいろいろな仮定を置いた試算であるということを申し上げました。その部分詳しく答弁させていただいておりませんでしたので、今御指摘があったのかと思います。

　実際の計算の仕方でございますけれども、それぞれの車種にそれぞれの年の販売台数を当てはめまして、それに、何年だと何％残っているかという率、これは平均寿命等のデータが一応ございますので、それを乗じて試算をするということでございます。

　具体的に申し上げますと、今百三十万台あるというふうに申し上げましたオフロード特殊自動車が、二〇一〇年時点でいきますと、その計算に立ちますと三十万台が規制対応車になるというふうに試算をしてございます。その結果の削減量ということで、先ほど答弁させていただいたとおりでございます。

○芝博一君　今回のオフロード法案に限って言えば、二〇一〇年度には百三十万の推計のうち三十万台が恐らく買い換えられているだろうという部分でありますが、比率的には大変少ない、低い数字であります。それを基にして改めて目標値を設定されているわけですよ、目標値を。こんなものは当然、ここの部分においては、当然環境基準全体の中での一つとありますけれども、どうしても達成してもらわなくては困るという設定だと思うんですね。これがもっともっと多い数字だと別ですけれども、たったそれだけでありますけれども。

　大臣、今のようなこの推計から出てきております部分での目標設定に対して、二〇一〇年度には必ず環境基準の中の一つとして目標達成ができるという決意をひとつ改めてお聞かせください。

○国務大臣(小池百合子君)　大気汚染の改善ということではこれまでいろんな手も打ってまいりました。自動車排出ガス規制、そして自動車NOx・PM法、さらには、最近もう大変増えております低公害車の普及ということでございますし、それに加えて、前国会におけます揮発性有機化合物、いわゆるVOCの排出抑制ということで改正を重ねてきたわけでございます。

　今回のこの、これまで手が付けられていなかった、未規制であったオフロード特殊自動車の排ガス、排出ガスを新たに規制するということでございまして、それに更に加えて新車に対する排出ガス規制、本年の十月の規制実施後も一層の規制強

化が必要であるということでございまして、このところずっと大気汚染に関連いたしましては幾つもの策をこのように重ねてきたわけでございます。

これをしっかりと確実に進めていくことで、先ほど来の御質問でございますけれども、平成二十二年度までの環境基準をおおむね達成することができる、このように考えているところでございます。

○**芝博一君**　いずれにいたしましても、大変この新車規制というのは効果が目に見えにくい法律案でありますから、是非そこの部分を基本に考えていただきまして、目標達成は必ずするんだ、そんな強い決意で取り組んでいただきたいと、こう思います。

次に、この規制の対象外の部分についてお聞かせをさせていただきたいと思います。

特殊自動車のうち排出ガスの許容限度目標が設定されていないもの、すなわち出力が十九キロワット未満それから五百六十キロワット以上のもの、それから可搬式、すなわち持ち運べる発動発電機等の特殊自動車以外の汎用エンジン、一般の汎用エンジンですね、この排出寄与量が大変高い、無視できないことから早期に排出ガスの規制に導入するべきだという中環審の答申からも出ておるわけでありますけれども、今回、これらの対象外、それから汎用エンジンが規制対象の枠内に入らなかった理由、これがありましたらお伝えください。

○**政府参考人（小林光君）**　事実関係でございますので、私の方から説明をさせていただきます。

今回のオフロード特殊自動車の排出量につきましては、先ほど、かねて以来、提案理由でも説明申し上げておりますので、それに比べました今御指摘の例えば非常に小さい排出量のエンジンあるいは大きなものというようなものについてのそれぞれのシェアを見てみますと、まず、すごく小規模なもの、大規模なもの、こういったもののNO_x排出量が、シェアは一〇%、PMで約一一%ということでございまして、今回のオフロード特殊自動車に比べますと決して高くはないということで、優先順位としてオフロード特殊自動車を取り上げたと、こういうことでございます。また、可搬式の発動機につきましても同じような数字を申し上げますと、NO_xで一一%、PMで一三%ということでございまして、これも、特殊自動車、オフロード特殊自動車に比べてやや見劣りをするということでございます。

そのことは、こういったものに対する対策が決して問題でない、必要ないということを申し上げていることではございませんけれども、そういった優先順位を付けさせていただいたと、こういうことでございます。

○**芝博一君**　当然ながらその優先順位の部分は分かるわけでありますけれども、中環審の答申にも「検討する必要がある。」と強い形で書かれているわけでありますよ。それが規制の今回の枠の中に入らなかった。これはもう今回やむを得ません。

大臣、今後、この今回の規制が、法律案が五年で見直しを掛けていきたいという法律になっています。その中で、検討されて規制対象として、ある意味では、じゃ前向きに検討されるおつもりはあるのかないのか、その点をお聞かせください。

○**国務大臣（小池百合子君）**　今局長の方からお答えをさせていただきました。それぞれの品目といいましょうか、その種類についての全体に関しての寄与率というのは実際高くはないということで今回は外れているわけでございます。

いずれにいたしましても、この後、二十二年の目標を達成するためにしっかりと行ってまいらなければならない今回の規制でございますけれども、そういった中から、これからの推移を見まして必要である場合には見直しということも考えられると思っております。これからの、まずは今回の対象をしっかりと実行していくということが必要かと、このように考えております。

○**芝博一君**　大臣の答弁は、平成二十二年の結果を見て、その推移を見て検討していくと、こういう部分だろうと、こう思うんですが、私は、今回の法案の骨格的な部分についても中環審等々の答申を十分に反映されている、ほかの部分はですよ、と思っているんです。ここの部分については反映がされていないからお聞きをしているんですが、平成二十二年の部分を待たずして、今からやっぱり答申の趣旨に沿って検討をしていく、規制対象に入れるかどうかということを前向きに検討していくという必要があると思って聞いているんです。

そこの部分の決意表明だけで結構なんです、大臣。ここの部分で見直しとして入れるかどうか、そこだけお答えください。

○**国務大臣（小池百合子君）**　例えば、大規模な出力のエンジンを搭載した特殊自動車というのは全国で七百台という数字が明確に分かっているところでございます。

いずれにいたしましても、調査を進めまして、そしてその必要性ということを認識をしてまいりたいと考えております。

○**芝博一君**　調査していただきたいと思うんでありますけれども、私は、特に汎用エンジン等々についても、是非、次の五年先の見直しの中で規制対象内とするように是非答申に沿った形で検討を続けていただきたいと、この場で申し上げておきます。

次に、第三条にも書いてございますけれども、先ほど中川先生からも国際調和という形で御質問がありました。国際的な連携の確保について少しお聞かせをさせていただきたいと思いますが、欧州等々で、欧州や米国等々ではいろんな形で既に規制中であったり、またその中で規制を考えていこうとするフォーラム等々が設置をされているから、そこに日本も参加していると、こういうことでありました。

この参加をしていった中で、連携の内容でありますけれども、それぞれの国がそれぞれの基準を設定しております。日本としては、連携する中で、アメリカならアメリカ、欧州なら欧州等の基準よりも高い、すなわち厳しい基準を設定しようとしているのか、同格の基準を設定しようとしているのか、その基本姿勢についてお答えください。大臣から。

○**国務大臣（小池百合子君）**　正に第三条で国際的連携の確保ということでございます。

具体的には、今、国連の欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラムというところがございまして、この特殊自動車の次なる世代の規制に関しての国際基準調和活動が進められております。これには、イギリス、フランス、ドイツ、イタリア、アメリカなど多くの自動車製造国が参加いたしておりまして、国際的な影響力強いということでも我が国としても積極的に貢献したいと思います。また、最近GMが、これは一般車ですけれども、GMがなかなか苦戦をしている、片やアメリカではトヨタ、そしてホンダが最新の売行きのナンバーワン、ナンバーツーですので、ですから、この世界でもやっぱり環境というのは大きな、何というんでしょうか、セールスポイントになるわけでございまして、そういったことを含めて、我が国がこのオフロードの分野におきましても、環境に優しいオフロード車ということが世界の競争の中でもしっかりとアピールできる、そのためには今おっしゃられたようなこともしっかりと検討する必要があるのではないかと思っております。

○**芝博一君**　大臣、恐れ入りますけれども、説明じゃなしに答えの部分だけで結構なんです、時間の関係上。

私が聞きたかったのは、今後、世界と連携する中で、国際的な中で、日本の姿勢としては、アメリカ、欧州やそれぞれの部分の基準よりもより環境先進国として高い設定をするのか若しくは同等の設定を考えているか、その基本姿勢を聞かせてほしかったんですけれども、どうも大臣からはっきりと明言はいただけませんでした。環境に優しい対策というのは当然必要でございますけれども、はっきり同等かそれとも厳しいか、対応の方

針が大臣にあれば、どちらかで、二者択一でお答えください。

○**国務大臣（小池百合子君）** 今申し上げたのは、私、重要なことを言ったつもりなんですけれども、環境に優しいということは大いなるセールスポイントになる、それによって日本の環境技術の一端であるこういった特殊自動車の世界でも競争力を付ける、そのためには同等以上を目指すというのは当然じゃないでしょうか。

○**芝博一君** それで分かりました。

そして、今の部分では、日本は日本の規制、アメリカはアメリカ、欧州は欧州の規制があるわけでありますけれども、相互承認のシステムがまだでき上がっておりません。すなわち、日本で基準をクリアできたものについては、再度、アメリカならアメリカ、ヨーロッパならヨーロッパで輸入の部分の中で基準を、再度検査する必要なくお互いに認め合うというような相互承認へ向かってこの国際連携を進めていくおつもりがあるのかないのかだけお聞かせください。あるかないか。

○**委員長（郡司彰君）** どちらですか。

○**国務大臣（小池百合子君）** あるかないかというお尋ねでございますので、あるというふうにお答えしておきます。

○**芝博一君** ありがとうございます。是非そんな形でお進めいただきたいと思います。

それから、十八条に、先ほども中川先生からお聞かせいただきました、整備に関する部分について記載がされております。そして、中環審等々でも、この部分について対策の強化をする旨が記されておりますけれども、正に定期点検が義務化されていません。そして、整備不良を排除し適正な機能を維持するためにはどうしても使用者の方々に点検整備の励行に係る普及啓発の強化を図らなければならないと、こう考えております。

具体的に、当然その部分については取り組みますと、今も、先ほど局長からお話がありましたけれども、具体的にその手法は、この普及啓発の手法、どんなことをお考えでしょうか、お聞かせください。

○**政府参考人（小林光君）** 二十八条におきましては、指針を定めて、それをＰＲしていくということになるわけでございます。

具体的な手法につきましては、大変恐縮でございますが、まだそこまで詰め切っておりませんけれども、いろいろな各分野でそういった維持管理について既に規制を受けている自動車、あるいは産業機械等々で実際の実効がございます。そういったものを謙虚に勉強して対応をしていきたいと、こういうふうに考えてございます。

○**芝博一君** 是非、点検整備の啓発、大事でありますから具体的に考えていただく。で、勉強しながら、これは私は定着化をする方向を目指さなくちゃならないと、こう思っているんですね。

そこで大臣、ちょっとお聞かせいただきたいんですが、今私たちが乗る一般自動車というのは法定点検と定期点検といろんな部分の点検整備が大変充実をしております、自動車においても大変多くの実施がされているわけでありますけれども。私は、この制度から大いに今回学ぶべきだと、こう思っております。大臣の、一般自動車の法定点検、定期点検等々の制度に対する評価と利点等々がありましたら、見解をお持ちでしたら簡潔にお願いします。

○**国務大臣（小池百合子君）** オンロード車ですね。これ普通の一般車、自家用乗用車に対してのいわゆる三か月点検など販売事業者などによって自主的な取組が行われているわけでございます。

うちの車もそういう通知をもらって、ああそうかということで、それでそのちゃんとしたノーティスは効果があるものだというふうに思っております。

で、オフロード特殊自動車の排出ガスの実効性を確保するという、そういった観点からこのオンロード車の自主点検の実態とか効果についてもよく研究をさせていただいて、そして必要な見直しは行ってまいりたいと、このように考えております。

○**芝博一君** 今も大臣の方から具体的な例も示していただきながら、十分その制度については評価されているんだろうと、こう思っております。

これは製造者、若しくは販売者、若しくは修理業者、またユーザー等と一体となっての取組が今日の成果を上げているんだと思って、私はここに大変学ぶべき点があると、こう思っております。是非、ＰＲをしたよという部分の普及啓発じゃなしに、この自動車の点検制度を有効に利用した形で、是非五年先の見直しの中に前向きにこの制度の普及の部分が浸透するように取り組んでいただきたいと、こう思うわけでありますが、その点について大臣、前向きな姿勢で取り組んでいただけるかどうかだけお聞かせください。

○**国務大臣（小池百合子君）** 短過ぎました、今度は。

そのようにしたいと思います。

○**芝博一君** ありがとうございます。

再確認、当然であります、再確認。今回の特定特殊自動車のエンジンと車体の部分についてでありますが、既にオンロードの部分については技術基準が定まっております。今回の部分においても、当然ながらオフロードにおいてもオンロードと同じような技術基準を定めて同一という形の原則は守り抜いていただけるんですね。

○**政府参考人（小林光君）** そのとおりでございます。

○**芝博一君** 次に、先ほどもお話がございましたけれども、燃料の問題についてお聞きしたいと思います。

今のところ、現実的にはメーカー指定の燃料以外の燃料が特殊自動車等々、特にオンロードの部分についても使われている。それから、そのオフロードも使われるんじゃないかという危惧が持たれています。この燃料の使用状況に関する実態調査、これはどうしても必要だと私は思っていますし、当然、今回の法案設定、法案の作成における前段階としてもされているんだろうと、こう思っているわけでありますけれども、実際に燃料使用の実態調査というのは省でやられているんですか、やられていないんですか。

○**政府参考人（小林光君）** オフロード特殊自動車につきましては、御案内のとおり今まで一切の規制が行われてございません。そうしたことでございますので、なかなかその燃料についての例えば抜取り検査とか実態調査というのが行えない状況でございます。

そういう意味で、端的にお答え申し上げますと、そういった不正な燃料が使われている実態があるということは中央環境審議会の答申でも書いてございますし、そういった話を聞くということは認識をしてございますけれども、一体それが何％なのかといったような調査は正直申し上げてやってございません。

ただ、そういう燃料についての、こういった燃料じゃないと売っちゃいけないという品質確保の法律等々ございますが、こういったものの適用になりますオンロード車等についての抜取り検査等の数字については承知をしてございます。

○**芝博一君** 是非ここは、目標達成のためにも、まだまだ実態把握をされてないこの調査を私はすべきだと思うんです。次の五年先の見直しの部分に反映をさせるべきだとお考えですけれども、省としてこの実態調査をする、そして反映していく、その結果をもって反映していくという決意表明的なものがあればお聞かせください。大臣に、できたらそれは、はい。

○**国務大臣（小池百合子君）** 実態調査については今後しっかりやっていきたいと思います。

やはり、規制をするということは、ある意味この団体であるとか個人とか、かなりつかめるんですけど、規制がないときは意外とつかめないものなんですね。ですから、今回これ規制をオフロード車で入れるわけでございますので、そういった実態調査というのがより可能になってくるかと思っております。

○**芝博一君** そこで、恐らく私どもが今のオンロード車で知っている状況、そして今回の実態調

査から出てくる状況も踏まえると、相当数の燃料の部分の不正の使用、販売等々が行われているんだろうと、こう思うんですが、東京都でも特定の車両、建設用の部分だけでありますけれども、燃料の使用と販売等々の大変厳しい条例規制を行っております。その結果をもって具体的に、私はやっぱり調査結果を踏まえた後に五年後の見直しの中で、具体論としてこの燃料規制等々の部分を是非実施できるような形に持っていっていただきたいと、これは要望にとどめさせていただきたいと、こう思います。

それから、もう一点、時間もありませんが、最後に。

今回の法律案の中では、車の輸入する者、それから輸入される車についての規制等々の部分の枠のはめはあります。ところが、日本から輸出する場合の部分については一切触れておりません。輸出する相手国がアメリカやヨーロッパのように既に基準がありますよ、その部分であれば当然日本から行った部分は基準に合わなければ輸入できないと、こうなってくるわけでありますけれども、発展途上国等々へ行きますとまだまだそんな基準は設定されておりません。

そこで、京都議定書の議長国としても、批准された議長国としても、他国に対する思いやりというのは大変大事だろうと、こう思っているんです。今のまま放置すると、日本から、あるいは中古車市場で、そして発展途上国に、日本の中では到底使えない基準以下の大変排出ガスが多い車両が輸出されていく。今も、現在も輸出されていますし、これからも続けられていくと思うんですけれども、これに対する取組は全然明記されておりません。私は、是非規制を掛けていくべきだ、対策を考えていくべきだと考えているわけでありますけれども、この実態調査について、それを調査するお考えが省におありでしょうかどうか。

○**委員長（郡司彰君）**　答弁はどちらですか。

○**政府参考人（小林光君）**　有害な物質の規制につきましては、例えば輸出ですね、の規制につきましてはバーゼル条約等特別の国際法というのがございまして、なかなか普通の製品についての輸出の規制というのは困難かというふうに思っております。

しかしながら、私どもとしては、できるだけ基準の国際的な連携、今おっしゃったような途上国におきますところの基準作りのお世話とか、そういうようなことを通じまして、結局優れた排出基準が世界的に行われるように、迂遠なようですが目指していきたいというふうに考えてございます。

なお、その実態調査をすべきだということに関しましては、これは実際どうなっているのか、私どももこれから規制をするわけでございますけれども、今後そういった制度が整備されるに従いまして、そういったデータも取れるかと思います。調査をしてみたいというふうに考えてございます。

○**芝博一君**　大臣、この輸出車の問題、これは人とも、車の問題も含めてでありますけれども、日本の取るべき立場として大変重要な問題だろうと、世界の中で、こう思っております。

そこの部分で、相手国に規制があって輸入されない車、そういう部分がもう既に網が掛かっているところはいいわけでありますけれども、日本の公害を、若しくは環境の悪化を、劣化を発展途上国に持ち込んではならない、そんな思いが、日本の姿勢として示すべきであります。

是非、今回の法案にはその内容が触れられませんでしたけれども、そこは、今も省からお話がありましたように、実態調査を踏まえて、五年先の見直しの部分においては日本が世界のリーダーとして必ずそこの分についても踏み込みますよという強い決意をお示しいただくわけにはいきませんか。

○**国務大臣（小池百合子君）**　アジアでも、はたまたモスクワ辺りへ行きましても何とか工務店という車がぶいいんと走っていく姿をよく見るわけで、ある意味ではスリーRなのかなと思ったりもいたします。

この排出ガス規制というのが将来的に世界統一基準というのが策定されますならば、この基準に適合させるという必要からも、国際市場におきます特殊自動車の排出ガス性能は向上していくと、そしてそれによって諸外国での環境改善が図られるということかと思います。

ですから、まずはこの国際的な連携を努めるというのが三条に書かれているとおりでございます。まずそれを進めていくことが、そこから、中古市場はそれはそれでまたいろんな活用の仕方もあるわけで、そうすると、全体のレベルアップを図っていくということがすなわち環境に対しての保全ということにも資するのではないかと思っております。まずは国際的な連携に努めるということで、連携の成果を見極めて我が国としての対応を考えていきたいと思っております。

○**芝博一君**　時間ですから終わりますが、これは国際的な連携の問題だけで片付けられぬ。要するに、日本の立場を世界にどう示していくかという、特に発展途上国にどう示していくかというその位置付けの問題でありますから、是非、五年先の見直しの中にはそれぞれの対応を具体的にやっぱり盛り込んでいただきたいと強く要望して、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

○**谷博之君**　民主党・新緑風会の谷博之でございますが、今の芝委員の質問に引き続きまして、限られた時間ですが、質問をさせていただきたいと思っております。また、中川委員からも前段でいろんな御質問がございまして、重複する部分もあります。

二つほど私は質問をしようと思っておりましたが、一つはオフロード車の買換えの促進のための方策ということで、これは融資制度の話も出ましたけれども、その点について、一点目、お伺いしようと思っておりました。

前段で国土交通省の守内審議官には御答弁をいただく予定になっておりましたが、時間の関係がございますので、大変恐縮ですが、出席いただきましたが、私の方からちょっと先にしゃべらせていただきたいと思っておりますが。

実は、国土交通省の方でもいわゆる建設機械の排出ガスの技術基準というものを定めまして、そしてそれに適合した建設機械については排出ガス対策型の建設機械と、こういうことで指定をしております。このいわゆる建設機械の普及促進を図るために、中小企業金融公庫とかあるいは国民生活金融公庫に、活用しながら、低利の融資制度というものを平成十一年度からこれスタートしてやっております。こういうふうな取組が一方ある。

今回のこのオフロード車の一番の問題は、新車からということですから、当然、そのユーザーが買換えのためのインセンティブを持たなければこれは駄目なんですね。つまり、それだけ買換えが遅れていく。最後の最後まで使うわけです。ということになれば、本来のこのオフロード車から排出されるいわゆるその排出ガスについても規制というものが遅れていきますね。そういう意味でのインセンティブをどう確保していくかということだと思うんです。

やっぱり、そういう意味で、いわゆるその金融面や税制面での特別な融資措置といいますか、そういうふうなものがやっぱり必要になってくるんじゃないかというふうに思うんです。

そういうことで、これは能勢政務官からも御答弁がありました。重ねて質問をするようで大変恐縮なんですが、政務官の何か御答弁がどうのこうのということではございません、それは誤解のないようにしていただきたいんですが、大臣の口からもその点についてのお考えをお示しいただきたい。

○**国務大臣（小池百合子君）**　買換えを促進させるような税制の優遇であるとか融資制度を考えろという御質問であったかと思います。

税制の面では、自動車税とか自動車取得税、重量税といったものがございますけれども、これ

は、オフロード車というのはこれまで対象外になってきたわけです。ただし、建機、建設機械などの大型特殊自動車については固定資産税、それから農業機械などの小型特殊自動車については軽自動車税の対象になっておりまして、これらの税については現在のところ減免は行われていないということでございます。

それから金融面でございますが、こちらでは従来から、排出ガス対策型の建設機械、つまり環境に配慮した建設機械を買う際には担保の免除を含んで低利融資制度が設けられているということでございます。

今のあります税制、金融面での支援措置といったのは今申し上げたとおりでございますけれども、今後とも、国土交通省、経済産業省と連携をして検討を行いまして、必要に応じて関係当局、関係当局というのは、こういうときは財務省、何というのかな、総務省です、なりますけれども、そういったところに要望してまいりたいと考えております。今の御質問の御趣旨はよく理解できます。

○**谷博之君**　当然これは、先ほど申し上げましたように、当事者のいわゆる考え方といいますか、例えば私は将来この買換えについての、最終的に二十年ぐらいは今使用しているそういうオフロード車がこのまま使われていくというふうな感じもしておりまして、これを早めていかなきゃいけませんね。そういう点での取組の大きな手段といいますか方法として、是非これは前向きに各他の省庁とも連携を取りながら検討していただきたいと、このように思っております。

それからもう一点、これは昨年の五月の二十五日に参議院の環境委員会で自民党の小泉顕雄委員がちょっと質問しておりますけれども、いわゆる燃料の問題ですね。バイオディーゼル燃料という質問をされておりますけれども、これは今かなり環境省やあるいは資源エネルギー庁でも研究しておりますけれども、このバイオディーゼル燃料の問題、これについてかなり今注目されてきているわけですね。例えば、NO_xとかあるいはPMとか、そういうふうないわゆる化石燃料と、このいわゆる植物用の油による燃料というのは違ってくる、そういうふうなこともあります。

いわゆるバスやトラックの分野では、このバイオディーゼル燃料をどうやって活用するかというふうな研究も進んでおりまして、その結果として、環境省は三年ほど前からいわゆる環境面というところで、今申し上げたように、窒素酸化物やあるいは粒子状物質についてのいわゆるデータはどうなっているかということを今研究しています。おおむね、いわゆるNO_xについて、窒素酸化物についてはほぼ問題ないと。ただ、いわゆる粒子状物質のPMについては触媒を装着して使用するという、こういうことによって問題はないんじゃないかというふうに言っております。

一方では、資源エネルギー庁も安全面、使用する場合の安全面についても、これは目詰まりとかあるいは部品の劣化とかいろいろありますが、そういうものを平成十七年度中に検討して、そして結論を出そうと、こういうところまで来ているわけですね。現実に、だからバスとかトラックのそういうバイオディーゼル燃料に対する考え方というのは非常に今申し上げたように進んできているということです。

まず、基本的にこのバイオディーゼル燃料を今後普及させていく、実用化していくという、こういうことが非常に今問われています。特に、昨日今日のテレビ見ていますと、中東の原油が物すごく上がっていますね。これはニューヨークのいわゆる市場では一バレル今五十七ドル、大体今まで三十五ドル程度だったのがもう倍近くになっているんですね。

こういう意味からすると、単に化石燃料としてのそういう原油を活用するというのも一つの手ですけれども、しかし、そういう点ではこのオフロード車というのは一〇〇％軽油を燃料として、前提として使うとしています。そういう意味でも、このオフロード車との関連でいっても、このバイオディーゼル燃料の新たな活用というのは非常に注目されるべきだというふうに思いますが、そういう点についての環境省の考え方をお答えください。

○**政府参考人（小島敏郎君）**　まず、地球温暖化とバイオディーゼルの関係について御説明をさせていただきます。

バイオディーゼル燃料を含みますそのバイオマス起源の燃料というのは、これは再生可能エネルギーということで温暖化の温室効果ガスとしてはカウントされないということになっております。これはもう短期間で空気中と植物の間を循環をすると、こういう理由によるものであります。したがいまして、温暖化対策の観点からはバイオマス起源の燃料というのは非常に好ましいということでございます。

今先生御指摘のように、これを一般に使いますためには品質の管理が、確保が必要だということで、経済産業省において今その燃料の規格の検討が進められているわけでありますけれども、その先駆的なといいますか、実証的な作業が京都等で行われておりまして、これは現時点では燃料の規格が決まっていないので全国どこでもだれでも使用するという形で普及を進めるという状況にはございませんけれども、ごみ処理を担当する市町村が廃食油、食用油をバイオディーゼル燃料にリサイクルをして市のごみ収集車あるいはバス等など自治体の車で利用するという、そういうリサイクルと一体となった地産地消の取組が進められています。

これが京都市の事例でございますけれども、こういう自治体の率先的な取組を応援して、その成果を活用できるように取組を進めていきたいと今思っておるところでございます。

○**谷博之君**　今御説明いただきましたようなそういう現段階の状況にあると。これはさっきバス、トラックの話をしましたけれども、バイオディーゼル燃料を活用したそういうオフロード車の開発といいますか、そういうことも含めて将来これは考えていく必要があるんじゃないかというふうに思うんですが、その点についてはどう思いますか。

○**政府参考人（小林光君）**　私ども、いろんな燃料についてどういった排ガスの性状に対する影響があるのかということを調査をしてございます。

一般論でございますけれども、オフロード車に積んでございますディーゼルエンジン、これは大変頑健なエンジンでございます。むしろ、正しい燃料を使わなきゃいけないというふうにPRをしなきゃいけない理由もまさしくそこにあるわけでございまして、極端な話、A重油を入れる、灯油を入れるというようなことでも動くわけでございます。どんなものを入れても動くんでしょうけれども、それゆえに排ガス性能がどう確保されるかということをきちっと検査をしなきゃいけないと、こういうことだと思います。

しかし、今御指摘いただきました、今委員の方から、谷委員の方から御指摘ありました我が省の今までの調査というものは、これは特殊自動車であれオンロード車であれ、これは妥当するものでございますので、そういった今までの調査も生かしながら、別に特殊自動車でもそういうものが使えるのであればそれはそれで使っていただくようにしていきたいと思います。

ただ、今地球局長の方から申し上げましたように、絶対量も少ない、使われる場所が、数が限られているというようなこともございまして、現実には地産地消の動きというのが正直なところかと思っておりますが、いずれにしろ、今のような御意見を体して調査などを進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**谷博之君**　環境省が今年の二月の二十二日に、今後の自動車排出ガス低減対策の在り方についてということで第八次の答申案を出していますね。これにもそういう内容が触れられておりますので、これは是非ひとつ前向きに取組をいただきたいと思っています。

それからもう一点、このバイオディーゼルの燃

料の関係ですが、これは全国的に今、菜の花プロジェクトというのが進んでおりまして、いわゆる菜の花の菜種、この油から食用油とかその食用油を使った後の廃油を活用した燃料とか、相当これは全国的な環境問題の一環として取組をされております。現に、私どもの地元でも四つの団体が今その菜の花プロジェクトの活動をしているということもありまして、非常にこれはこれからの時代の流れをある意味ではとらまえていくようなそういう動きになるんじゃないかというふうに思っておりまして、そういう大きな動きもあるということを是非、御認識いただいていると思いますが、より一層御理解をいただいて、今申し上げたような点についてのこれからの取組を図っていただきたいと、このように思っております。

それから、これは私、今度の質問をするときにちょっと環境省に資料要求をさしていただいたんですが、特殊自動車のCO_2排出量について現在全体の車種別のCO_2排出量の中で一体どのぐらいの割合があるんだろうということで、参考までに資料要求をいたしました。ところが、これは全然数字が出てこないんでね。つまり、どうなっているかというと、この特殊自動車のCO_2の排出量が一般の乗用車の中に入っちゃっているんですよね。

これは、車種別では乗用車、タクシー、バス、貨物車のトラックの自家用、営業用とこの二種、五つの区分にしか分かれていません。最大限の、乗用車の中にすべてこういうものがぶち込まれていると言うと恐縮ですが、入ってきているということで、私たちは、NO_xとかそれはPMについての問題もありますけれども、このCO_2の問題についてもこれ極めてこれから環境問題で大きいと思うんです。だから、そういうふうなデータをやっぱりこれは将来しっかり把握していく必要があると思うんですが、これ、ちょっと質問通告に入ってなかったんですが、お考え、どうぞ。

○政府参考人（小島敏郎君）　エネルギー統計の課題だと思いますけれども、委員御指摘の点、これから検討さしていただきたいと思います。

○谷博之君　それじゃ、最後に、ちょっと法案と別の質問を一点さしていただきますが、三月の二十九日に閣議決定がされまして、三月三十日から京都議定書の目標達成計画のパブコメが始まりました。このパブリックコメントの期間が実は二週間ということなんですね。二週間に、意見の募集期間ということでこの間に国民の皆さんから御意見をちょうだいしようと、こういうふうな実はやり方を今しているんですね。今日はもう四月の五日ですから、もう一週間近くたっています。

これだけの大きな京都議定書の目標達成計画、どうしようかといって議論をしているそのいわゆる問題について二週間というのは、これ、アリバイづくりですよ。いいですか。いわゆる計画を発表して、そして、いろんなもうNGO団体からも多分総理に直接いろんな御意見も行っていると思うんです。少なくともそういう中で、その中身を精査をし、そして問題点をやっぱり指摘して、そして意見を出すということには二週間では余りにも短いと思うんですよね。大臣、どう思いますか。

○国務大臣（小池百合子君）　三月三十日から四月十三日までということで内閣官房で意見を募集しているところですけれども、十五日間という期間、私もいろいろ聞いてみたんですが、規制の設定をする際、これは正に規制の設定又は改廃に当たってはこの平成十一年三月二十三日の閣議決定に基づいてパブリックコメントが実施されているんですけれども、この本計画案、この計画案については規制には該当しないと。ちなみに、ブラックバスのときはあれは規制でしたから、約一か月ですね、実施をいたしました。

それから、この計画案ですけれども、中環審、産構審、そして資源エネルギー調査会、それぞれの審議会で行われたパブリックコメントを経て取りまとめられたそれぞれの答申を踏まえて作成している。ですから、ここでまず、審議会でまずパブリックコメントを取ると、そしてまたパブリックコメントを今回の計画で取るということであります。

そういったことから十五日間ということになったわけでございますけれども、何もアリバイづくりということではございませんで、こういったことを総合的に判断して、内閣官房においてこの十五日間ということが設定をされたというわけでございます。

○谷博之君　それで、大臣、そういう今の経過については私たちも大体分かります。しかし、この目標達成というのは国民の皆さんに協力してもらわなきゃ駄目なんですよ。しかも、最終の一つのそういう方針を出した、この内容についてですよ。要は、今まで経過が、いろんなその時点でパブコメやってきたから、結果的に、最終的にこの期間でいいんだと、こういう言い方ですけれども、それは私は形だけと言われても仕方がないと思うんですよ。何も政府が一方的に指し示してそれでやればいいということであればそれでいいかもしれませんけれども、これからのやっぱりいろんな国民の皆さん方の協力を得るということを考えたら、私はこれでは余りにもやっぱり一方的過ぎると思います。

時間が来たのでこれ以上再質問できませんけれども、私はもう最後に、一週間でも二週間でもいいからこれ延ばしてください。そのことを強く私は要求しておきたいと思います。

以上で終わります。

○鰐淵洋子君　公明党の鰐淵洋子でございます。

本日は、特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案について質問をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、この法案の目的としまして、大気の汚染の防止を図り、国民の健康を保護するとともに、生活環境を保全するため、これまで未規制であった公道を走行しないオフロード特殊自動車に対する排出ガス規制を新たに行うと明記されております。

自動車排出ガスは、人間の健康を害するおそれがある、また呼吸器系に影響が大きく、ぜんそく、気管支炎、肺がんなどを発症するおそれがあるとも言われております。国民の健康を保護するという観点からも、自動車排出ガスの規制、大気環境の改善は重要な取組となると思いますが、大臣のお考えと決意をお伺いいたします。

○国務大臣（小池百合子君）　大気汚染の問題、これは古くて新しい問題でございます。古くは、高度成長期には工場の排煙によりますぜんそく、それから自動車排ガス、光化学スモッグの問題もございます。それから、最近ではダイオキシン、そしてベンゼンなどの化学物質、ヒートアイランドのような熱汚染、アスベスト、石綿の問題など、もう本当にたくさんいろんな原因でもって大気が汚染されてきたと、重要な環境問題の一つと、このように認識をいたしております。

また、大気汚染の克服というのは、安心で安全な国民生活を確保するために大前提でございます。日本では水と空気はただだと言いますけれども、空気が汚れているのはただでも困りますということなんだろうと思うわけでございます。

昨年もこの国会で大気汚染防止法、VOC関係で改正をしていただいた、そして今回、オフロード特殊自動車の排ガス規制を行う法案を御審議いただいているということで、これまでもこういった大気汚染という環境問題に対して手を打ってきたわけでございますが、いずれにいたしましても安心できる大気環境を確保するためにそれぞれの課題に着実、そしてスピーディーに取り組んでまいりたいと考えております。

○鰐淵洋子君　ありがとうございました。

それでは、大気汚染と健康の保護の関連で、厚生労働省の方にお伺いしたいと思います。

最近話題になっております花粉症でございますが、これは年々増加傾向になっていると言われ、現在の国民の十数%が発症していると言われ、有病率が十数%と言われております。今年は特に杉の花粉量の飛散数が多いため、今年から花粉症になったという人も多いですし、また今までになく症状

がひどいという方も多いようでございます。

まず、厚生労働省にこの花粉症の実態についてお聞きしたいのですが、大都市と地方での有病率の関係についてお伺いしたいと思います。どのようになっておりますでしょうか。

○**政府参考人（田中慶司君）** 幾つかデータはございますけれども、平成十三年に実施されました財団法人日本アレルギー協会の全国調査によりますと、杉花粉症の有病率は全国で一二％程度ということでございます。そして、お尋ねの地域別の有病率でございますけれども、北海道では三％、東北が八・六％、北関東が一三・二％、南関東が一四・九％、東海、これが一番多くなってましてて一八・一％、北陸が一〇・九％、甲信越が一〇・一％、近畿が一二・八％、中国が一〇・三％、四国が一〇・六％、九州が七・九％、沖縄が一・七％というふうになっているところでございます。

○**鰐淵洋子君** ありがとうございました。

今、地方別の有病率をお伺いいたしましたが、大気汚染がこの花粉症の発症とどういう関係があるかということで、環境省の方でもただいま調査研究を実施されていると思いますけれども、この花粉症と大気汚染の関係、これが更に解明されることによりまして花粉症の予防、また治療法の開発にも、推進にもつながると思いますが、更にこの研究について強力に進めていただきたいと要望いたしますが、今後のこの大気汚染と花粉症の相互作用に関する調査研究について、環境省の取組をお伺いしたいと思います。

○**政府参考人（滝澤秀次郎君）** 今お話しのように、環境省では、大気汚染と花粉症の因果関係を解明するために平成三年からずっと調査研究を進めてきておりまして、十五年に中間まとめをしております。

その内容をちなみに申し上げますと、動物実験では、モルモットに実際の環境中濃度の数十倍の粒子物質を含むディーゼル排気ガスを暴露した場合に、アレルギー症状が増悪するという実験結果が得られております。しかしながら、疫学調査の方では、杉花粉症が杉花粉数の影響を受けることは明らかとなっておりますが、現在の環境における大気汚染が杉花粉症を増悪させるという明確な結論には至っておりません。

今後とも、個々の花粉症患者と大気汚染を含むその他の因子との関係について、疫学的により詳細な調査を実施したいという計画を持っております。

○**鰐淵洋子君** ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

また、今も調査研究等で御説明もいただきましたが、私も今回資料を読ませていただきまして、少し専門過ぎて分かりにくいなと思うところもございまして、もっと国民の皆様に役に立つような、また分かりやすいような表示、また情報公開が重要ではないかと思いますけれども、今後の対応についてお伺いしたいと思います。

○**副大臣（高野博師君）** この花粉症につきましては、今年の一月から環境省が環境省花粉情報サイトの運用をホームページにおいて開始をしておりまして、比較的分かりやすく出ていると思いますが、分かりにくいのは花粉症と大気汚染の関係でありまして、これは今保健部長が話されたとおりでありますが、できるだけ分かりやすくしたいと努力していきたいと思います。

○**鰐淵洋子君** ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは、関連して、厚生労働省の方にもう一度お伺いしたいと思いますが、厚生労働省の方では臨床研究センターと免疫・アレルギー科学総合センターの共同研究を行うなどして花粉症の根本治療法を今開発中と伺っております。今後の取組をお伺いいたします。

○**政府参考人（田中慶司君）** お答え申し上げます。

厚生労働省におきましては、平成四年度から研究班を設置しまして、花粉症を含めました免疫アレルギー疾患の病因あるいは病態の解明、新規治療法の開発等の研究を行ってきたところでございます。この研究で開発を進めている新規治療法としましては、舌の裏側です、舌の裏側に花粉エキスを投与しまして体質改善を図る舌下減感作療法等がございます。これについては有効性を検証中でございます。

また、アレルギー疾患に関します臨床研究機能の一層の充実を図りますために、国立病院機構相模原病院に平成十二年十月に臨床研究センターを開設しまして、同センターでは平成十六年四月から、理化学研究所横浜研究所免疫・アレルギー科学総合研究センター、ここの間で杉花粉症に関します共同研究も行っているところでございます。

今後とも、花粉症に対しますこれら新規治療法の開発の推進を図ってまいりたいというふうに考えているところでございます。

○**鰐淵洋子君** ありがとうございました。

厚生労働省の方も情報提供等今分かりやすくしていただいているかと思いますが、更に国民の皆様に分かりやすくということで、よろしくお願いしたいと思います。

それで、花粉症でございますが、成人での発症が今まで中心でございましたが、最近では小児の発症率も増加しております。千葉県の方では小学生の一〇％が花粉症とのデータもございました。小児で発症してしまいますと、例えば物事に集中できなかったりと、大人以上に症状が深刻になると思います。また、今後長期にわたってこの花粉症の症状に苦しむことを思いますと、この小児対策が必要かと思いますが、厚生労働省に再度この花粉症の対策、小児対策についてお伺いしたいと思います。

○**政府参考人（田中慶司君）** 委員お話しのとおり、花粉症は従来は一般的に三十から四十歳代に多いというふうなことが言われておりましたけれども、近年、小児花粉症患者の増加が指摘されているところでございます。

厚生労働省におきましては、花粉症対策として、平成四年度から病因、病態の解明、治療法の開発等の研究を進めているところでございますけれども、その研究成果に基づきまして適切な予防法、治療法の普及啓発に努めているところでございまして、平成十六年度からは小児の花粉症の成人への移行を阻止する観点から、既存の治療法の小児に対する有効性の検証等に関しまして研究を行っているところでございます。

今後とも、各地方自治体、関係省庁や関係団体とも連携しつつ、新規治療法の研究開発や正しい情報の啓発活動等、小児を含みます花粉症の総合対策の充実に努めてまいりたいというふうに考えております。

○**鰐淵洋子君** ありがとうございました。

それでは、環境省の方にお伺いしたいと思います。

オフロード特殊自動車からの排出ガスの量は、NO_xは全体の約二五％、PMは約一二％を占めております。これはかなりの割合になるかと思いますが、大気環境の改善という点からもオフロード特殊自動車に対する排出ガス規制を講じることが重要であると思いますが、それでは、今までこの排出規制が行われなかった理由をお伺いいたします。

○**政府参考人（小林光君）** 今、花粉症等々の関係でも御議論がありましたけれども、浮遊粒子状物質等々の汚染物質、極力減らしていくということが大事でございます。そういうことで、私どもでは、望ましい環境濃度について環境基準というのを設けまして、それを目標に鋭意対策を進めておりますけれども、環境基準の達成率がなおはかばかしくない、こういう状況でございます。

そうした中で、対策を進めていく上で、まずは道路際での環境濃度を急速に低減させようということで、道路に走っておりますことの多いオンロード車、こちらの規制をプライオリティーを付けて優先的に進めてきたということが正直でございまして、そういう関係で相対的にオフロード特殊自動車が後回しになって未規制として残ったと

いうところが正直なところかというふうに考えてございます。

そういう中で、そのオンロード車の排出量が相対的に減っていきましたものでございますから、自動車全体の排出量に占めるオフロード車の排出量のシェアというのは先ほど委員御指摘のとおり看過できない大きな割合になってしまった、こういうことでございます。

この排出というのは、必ずしもオフロード車というのは都内、都市内で走っているわけではございませんので、環境濃度からいいますと、いわゆるバックグラウンド濃度という全国どこでも薄く汚すような濃度に利いているんだと思いますが、そういった部分も減らしていかないとやはり環境基準が達成できないということで、今回後ればせではございますけれども規制強化をいたしたい、規制の導入をしたいということでございます。

ちなみに、オンロード車についても平成十八年度に規制をする、これはかねての方針でございますが、それと併せてオフロード車についても規制をさせていただくことができますならば大変効率的である、効果的である、技術的対応も易しいということで、大変後ればせではございましたけれども提案をさせていただいたわけでございます。

○**鰐淵洋子君**　ありがとうございました。

これを機にしっかりとオフロード車の方も取り組んでいきたいと思っておりますが、このオフロード車は建設用が多いかと思いますので、具体的な現場での対応ということで国土交通省の方にお伺いしたいと思います。

建設機械について国土交通省の方では公共工事のグリーン化に取り組まれているようでございますが、従来行ってきた国土交通省の直轄工事における低排出ガス型の建設機械普及の取組の成果と、また今後の取組について、オフロード特殊自動車の対策について国土交通省の方にお伺いいたします。

○**政府参考人（守内哲男君）**　お答えいたします。

国土交通省におきましては、平成三年度から排出ガス対策型建設機械指定制度を実施しております。本指定制度は二つございまして、まず、建設機械のエンジンにつきまして、排出ガス基準値、それから排出ガスの試験方法を定めた技術基準を策定いたしまして、エンジン製作者からの申請によりまして、適合したエンジンの型式を指定しております。それからさらに、建設機械の製作者から、申請によりまして型式エンジンを搭載した建設機械を排出ガス対策型建設機械として指定をしております。

この両方の指定制度によりまして、製作者における排出ガス対策型建設機械の転換を促進するということをやっておるわけでございますが、加えまして、平成八年度から国土交通省の直轄工事においてこれら指定を受けた建設機械を使用することを原則化しております。この指定制度と原則化、使用原則化によりまして、現在国内にあります建設機械、百八万台ございますけれども、約五割の五十一万台が排出ガス対策型の建設機械に置き換わったというような状況にございます。

それで、委員お尋ねの今後の対策でございますが、本法案が施行されます場合には、国土交通省、主務大臣といたしまして、原動機、それから車体の技術基準の策定、型式指定を行うということ、それから使用者に、現場における使用者、事業所における使用者に対しまして規制を適切に行ってまいりたい、法の運用をしっかりやってまいりたいということでございますが、今申しました指定制度と使用原則化につきましても、実は法案には対象になっておりません自動車ではない発動発電機とか空気圧縮機というものも実はこの指定制度の対象になっております。このような趣旨がございますので、法案運用後も引き続き当制度を運用して万全を期してまいりたいと思っております。

○**鰐淵洋子君**　ありがとうございました。

今、国土交通省の取組、御説明いただきましたけれども、地方公共団体でも今おっしゃっていただいたような取組を進めていくべきではないかと思います。国と地方が一緒になって、一体となりましてこの低排出ガスの機械の普及を促進していくべきかと思いますが、まず、国の直轄工事と地方公共団体の工事の比率をお伺いしたいと思います。

○**政府参考人（守内哲男君）**　お答えいたします。

平成十六年の建設工事受注動態統計調査によりますと、国が発注する工事総額約二兆一千億に対しまして、都道府県及び市区町村が発注いたします工事額のトータルは六兆六千億ということでございまして、およそ一対三という比率になってございます。

○**鰐淵洋子君**　ありがとうございました。

地方公共団体の工事といいますのが国の直轄の工事の約三倍ということになりますので、特に市町村レベルの公共工事におきましても、排出ガス抑制、大気汚染防止の政策の観点からも、国の直轄工事の取組を市町村レベルでも周知徹底をした方がよろしいのじゃないかと思います。先ほども申しましたが、国と地方が一体となりまして低排出ガスの機械の普及を促進させるべきかと思いますが、まず総務省の対応についてお伺いしたいと思います。

○**政府参考人（荒木慶司君）**　地方公共団体におきます現在の環境対策の取組といたしましては、環境物品の調達の推進、低公害車の導入、太陽光発電システムの整備等様々な取組を行っているところでございます。

今御指摘ございました工事等に係る大型機械等が排出するガス等の規制の点でございますが、国土交通省の直轄工事で行われております排ガスの抑制の取組でございますが、これは本当に環境保全の上で有効な手段と私どもも思いますので、今後、地方公共団体におきましては、この取組に倣いまして、これを参考として、自主的に積極的に取り組んでいただくようにすることが大事かと思います。

総務省としましては、国土交通省、環境省とも連携をよく取りまして、私どもとしまして企画担当部長の会議なども行っておりますので、そういった機会を通じて市町村レベルまでもよく徹底が、周知が図られますように取り組んでまいりたいと考えております。

○**鰐淵洋子君**　ありがとうございました。

今総務省の方でも、国土交通省の直轄の工事のこの取組について周知徹底をして、周知をしてくださるということで御答弁いただきまして、しっかりとまた国土交通省の方と総務省とまた環境省と連携を取っていただきまして、都道府県からまた市町村のレベルまでこの普及促進が図られますように、今後とも対応をよろしくお願いしたいと思います。

それでは続きまして、また質問を続けさせていただきたいと思いますが、これ各委員からもちょっと質問が重なっておりますが、もう一度質問させていただきたいと思います。

この法案に関しましては、新車の規制ということで、現在使用しているものについては規制の対象になりません。ということで、新車に換えない限りはこの排出ガスの規制がされない。この対策の進展が鈍るのではないかと思っております。

そこで、このユーザーの買換えを促すようなことのインセンティブが大変重要になってくると思いますが、税制優遇措置や最大限可能な支援策などを設けるべきかと思いますが、環境省の見解をお伺いいたします。

○**副大臣（高野博師君）**　政務官も大臣も同じような答弁されているとは思いますが、同じようなお答えしたいと思いますが、ちょっとその前に、先週、実はドイツのある市の市長さんと懇談しまして、初めての訪日で、第一印象としまして、この東京の大都会でごみがないと、それから空気がきれいだと、そして水もおいしいということ、大変驚いたということをおっしゃっておられまして、環境先進国のドイツの市長さんからそう言われると、これはやっぱり相当なものかなと思いましたが、環境行政がいいからだと、こういうふうに言っておきましたが。

今の御質問ですが、優遇制度につきましては、税制面では、自動車税あるいは自動車取得税や自動車重量税は従来から対象外になっております。ただし、建設機械など大型特殊自動車については固定資産税の対象となっておりますし、農業機械など小型特殊自動車については軽自動車税の対象となっております。これらは税の減免は行われておりません。金融面では、従来から排出ガス対策型の建設機械の取得に対しましては担保の免除を含む低利融資制度が設けられているところであります。

今後の税制、金融面での支援措置につきましては、こういう状況を踏まえながら国土交通省、そして経済産業とも連携して検討を行い、必要に応じて関係当局に要望してまいりたいと思っております。

○鰐淵洋子君　ありがとうございました。是非ともよろしくお願いいたします。

続きまして、また国土交通省の方にお伺いしたいと思いますが、この自動車ＮＯ$_x$・ＰＭ法の排出ガス規制に対応しまして、公明党としましても強力に推進してまいりました、この自動車の買換えをバックアップする制度がございます。今までの融資を受けるのに担保は不動産でございましたが、経営状況の苦しい中小企業の立場に立って、買い換えた新車を担保に必要な資金を融資する制度が平成十五年十二月からスタートしております。オフロード特殊自動車排出ガス規制における中小企業支援についても、公明党はユーザーの声を受けまして、自動車ＮＯ$_x$・ＰＭ法の支援制度と同じように、買い換えた新車を担保にした融資が可能になるよう取り組んでおります。

排出ガス対策型建設機械普及における支援策について、国土交通省のお取組をお伺いしたいと思います。

○政府参考人（守内哲男君）　国土交通省では、平成十一年度から排出ガス対策型建設機械指定制度にかかわる建設機械の使用者に対しまして、支援措置といたしまして中小企業金融公庫、国民金融公庫を通じた購入資金の低利融資制度を実施しております。

また、税制に関してでございますけれども、建設機械を取得する中小企業事業者を対象といたしまして、初年度取得額の特別償却又は法人税の税額控除を内容とする中小企業投資促進税制の制度を設けております。これに加えまして、平成十七年度からは、この低利融資、融資を受ける際に、建設機械の購入者の選択に応じまして、担保のすべてを免除する、あるいは担保の一部を免除する、あるいは保証人を免除するといった特例制度を創設いたしまして、より活用しやすい制度へと拡充したところでございます。引き続き、これら対策の一層の普及を図ってまいりたいと思っております。

○鰐淵洋子君　ありがとうございました。

最後の方にも普及について取り組んでいくとお伺いいたしましたが、特にこれ、事業者の皆さんがこの制度の内容等もしっかりと知っていただくことが大切かと思いますので、周知徹底の方よろしくお願いしたいと思います。また、それが排出ガスの対策型のこの機械普及につながるかと思いますので、是非力を入れていただきたいと思います。

続きまして、燃料についてお伺いしたいと思います。済みません、国土交通省の方にお伺いいたします。

規制された機械が使われるようになったとしても、この燃料の質によってこの排出ガスも変わってまいりますが、そのため、ポスト新長期規制に先立って軽油の低硫黄化、一〇ｐｐｍ化が決まっており、関係業界は大変な努力を今されております。しかし、一部で品質の劣る燃料が用いられているという話もございます。建設業において燃料の適正使用についてどのように取り組むのか、国土交通省の方にお伺いしたいと思います。

○政府参考人（守内哲男君）　お答えいたします。

燃料の適正使用に関しましては、本法案の第二十八条に「指針」というのがございまして、この指針に定める事項ということになっておりますので、この中で検討してまいりたいということでございますけれども、現状におきまして、オフロードの建設機械における軽油以外の燃料の使用実態というものについて具体的な調査と把握はまだ行っておりません。しかしながら、今後、この法案の審議、この法案のこれを踏まえまして調査を行いまして、その結果を踏まえて、この指針におきまして適正な燃料の種類を定め、指導、助言を行ってまいりたいというふうに考えております。

○鰐淵洋子君　ありがとうございました。

自動車交通局では、このオンロード車に対しまして、道路運送車両法に基づきまして、大気汚染の大きい不正軽油の排除に取り組むようでございます。その内容が、新たな測定器による街頭検査の実施、また不正軽油の使用が判明した場合は、文書による警告や適正な燃料への入替えを命じる整備命令を出すということで本格的な取組になっております。それに対しまして、このオフロード車の対応といいますのが、燃料指針の策定と大臣による指導、助言になっております。それぞれのこの対応を比較しますと、バランスを欠いているように思われますが、このオフロード車の対応をもう少し、もう一歩踏み込んだ措置にすべきかと思いますが、そのことについてお伺いしたいと思います。

建設機械が実際に使用されているこの工事現場等で実態調査をしっかりとまたしていただきまして、この燃料の適正使用の実効性を確保すべきかと思いますが、その措置について、対応についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人（守内哲男君）　委員御指摘のように、しっかりと燃料の使用実態というものを把握して、指針において徹底をしてまいりたいというふうに考えております。

○鰐淵洋子君　ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは、環境省の方にお伺いしたいと思いますが、日本はこの大気汚染の防止又は健康を保護するという点から排出ガス対策に取り組んでまいりますが、諸外国ではどのような排出ガス対策が行われているか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人（小林光君）　米国及びＥＵといった重立った自動車製造国におきましては、我が国と同様ではございますが、オンロード車を中心に累次の規制強化というのをしてございます。それはそれとして、今お尋ねの点は、その特殊自動車の諸外国の規制状況のお尋ねかというふうに承知をいたしました。

この点に関しましては、米国あるいはＥＵにおきましては、我が国でいいますところのオンロード車、オフロード車といった特殊自動車の区別は特別に置くことなく、特殊自動車はノンロード自動車というようなことで一括した上で、結果としては本法案の骨格とほぼ同様にエンジンの排出ガス基準を定めると。そして、基準に適合するエンジンの型式、大量生産品でございますから型式を承認すると。そのことによりまして排ガス規制を担保するという仕組みが取られております。そういう意味で、まず規制の仕方という観点でいいますと、欧米、日本、同様だろうというふうに言うことができるかと思います。

そして次に、その規制の中身といいますか程度について申し上げたいと存じます。

我が国では平成十八年から二十年にかけまして、これはオンロードの特殊自動車の規制強化を、先ほど御指摘のありました道路運送車両法、そして大気汚染防止法の枠の中で規制強化をするということを予定をしてございます。今お諮りをしておりますこの法案におきまして、オフロード車についてもそれと同時期に規制を、同等の規制としてやっていきたいということを申し上げているわけでございますが、たまたま欧米におきましても同時期、すなわち、年号でいいますと平成十八年から平成二十年ごろにノンロードの自動車等の規制強化を予定してございます。その中身を見ますと、国によって多少の違いはございますけれども、窒素酸化物、ＮＯ$_x$、それから一酸化炭

素、炭化水素につきましては、日米欧、ほぼ同じ規制値になるというふうに承知をしてございます。

　なお、その中で、我が国では特に関心の高い、また先ほど来、委員から御質問も賜っておりますＰＭ、粒子状物質につきましては、我が国が欧米に比べて一段厳しい規制値になるというふうに考えてございます。

○鰐淵洋子君　ありがとうございました。

　大気汚染防止という点からも、是非諸外国とともに日本もしっかりと取り組んでいきたいと思っておりますが、また、このオフロード特殊自動車は国際商品でもございますので、この特殊自動車の排出ガス規制の国際的な規制調和を図るべきかと思いますが、御見解をお伺いいたします。

○国務大臣（小池百合子君）　この法案の第三条において、特定特殊自動車排出ガスの規制に関する国際的連携の確保に努めるということを国の責務とさせていただきました。

　御質問のように、オンロード車、オフロード車区別なく、欧米では既に何らかの規制が行われつつありますし、国際経済がグローバル化している今日でございます、オフロード特殊自動車についても輸出入の対象になっているということで、我が国の環境保全に支障がない限り、早期に基準などの国際調和を図ることが望ましいと、このように認識をしております。

　これからも、国際基準調和活動が進められておる中で、我が国としてもこの議論に積極的に貢献しまして、我が国の先進的な対策がむしろ世界のデファクトスタンダード、国際標準化していくように図ってまいりたいと考えております。

○鰐淵洋子君　ありがとうございました。

　少し早いんですが、ちょっと以上で質問を終わらせていただきます。この大気汚染の防止、また国民の健康保護の大目的の下に、環境省を中心に強力にこの排出ガスの規制に取り組まれることを御要望いたしまして、質問を終わらせていただきたいと思います。

　大変にありがとうございました。

○委員長（郡司彰君）　他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

○委員長（郡司彰君）　この際、委員の異動について御報告いたします。

　本日、竹中平蔵君、西田吉宏君及び市田忠義君が委員を辞任され、その補欠として河合常則君、西島英利君及び紙智子君が選任されました。

○委員長（郡司彰君）　これより討論に入ります。――別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

　特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案に賛成の方の挙手を願います。

　　〔賛成者挙手〕

○委員長（郡司彰君）　全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

　谷君から発言を求められておりますので、これを許します。谷博之君。

○谷博之君　私は、ただいま可決されました特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案に対し、自由民主党、民主党・新緑風会、公明党及び日本共産党の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

　案文を朗読いたします。

　　特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案に対する附帯決議（案）

　政府は、本法の施行に当たり、次の事項について適切な措置を講ずべきである。

一、特殊自動車のうち現在排出ガス許容限度目標が設定されていないもの及び可搬式の発動発電機等特殊自動車以外の汎用エンジンについては、その排出寄与率等が無視できないことから、早期に排出ガス規制の導入について検討すること。

二、特定原動機技術基準及び特定特殊自動車技術基準等を定めるに当たっては、オンロード特殊自動車と異ならない規制とすること。

三、オフロード特殊自動車については、現在メーカー指定の燃料以外の燃料が広く使用され、排出ガスの性状の悪化をもたらしていると言われていることから、これらの燃料の使用状況に関する実態調査を早期に行うとともに、適切な燃料の使用に関する普及啓発等の対策を実施すること。

四、オフロード特殊自動車については、定期検査が義務化されていないことから、整備不良を排除し適正な機能を維持するため、使用者に対し、点検・整備の励行等に係る普及啓発対策を強化すること。

五、排出ガス基準に適合するオフロード特殊自動車への買換えが円滑に進むよう金融・税制面への支援措置を検討すること。

　右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長（郡司彰君）　ただいま谷君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

　本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

　　〔賛成者挙手〕

○委員長（郡司彰君）　全会一致と認めます。よって、谷君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

　ただいまの決議に対し、小池環境大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。小池環境大臣。

○国務大臣（小池百合子君）　ただいま御決議のございました附帯決議につきましては、その趣旨を十分に尊重いたしまして努力する所存でございます。

　ありがとうございました。

○委員長（郡司彰君）　なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

　　〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（郡司彰君）　御異議ないと認め、さよう決定いたします。

　本日はこれにて散会いたします。

　　午後零時三十八分散会

四月一日本委員会に左の案件が付託された。

一、カネミ油症被害者への抜本的な恒久救済対策の完全実施に関する請願（第五二九号）

　第五二九号　平成十七年三月十八日受理

　カネミ油症被害者への抜本的な恒久救済対策の完全実施に関する請願

　　請願者　川崎市高津区久本二ノ一三ノ三八　竹中フサ　外八十九名

　　紹介議員　林　久美子君

　カネミ油症事件は、一九六八年、西日本一帯で発生した一大食品中毒事件である。それから約三六年が経つが、抜本的な解決には至っていない。それは、㈠被害者の全体数が把握できてなく、当時届け出た被害者一四、〇〇〇人近くのうち、油症の被害者とされた者が一、八七一人程度しかいないこと㈡本来、汚染食品を食した全員が被害者とされるべきであるが、当時の油症研究班によって診断基準がつくられ、その基準に合致していないと被害者として認定されないという、極めて異例な扱いがされたこと㈢汚染原因物質はＰＣＢと考えられてきたが、比較的早い段階でＰＣＢだけでなくダイオキシン類との複合的な影響による発症であることが判明して以降も、汚染原因物質に対応した適切な措置が講じられてこなかったこと㈣治療法の研究開発や医療救済制度の確立が進まなかったこと㈤国等を相手取っての裁判の原告の多くは、諸理由により裁判を取り下げ、一〇年近く経ってから、仮払金の返還を国から求められる事態に至り、この問題がいまだに決着がついてないこと㈥被害者の中には仮払金の返還金が払えずに自殺した者もいること㈦油症被害は一代にとどまらず、胎児性被害者及び二

世、三世にまでその影響が及んでいること、が明らかになりつつある。多くの被害者がひっそりとした生活を強いられ、現在も重い症状を抱えた上、差別を受け、行政からも何ら救済がされていない。既に五〇〇名以上の被害者が亡くなっている。油症被害者の生命・健康・人権が等閑（なおざり）にされている状況を一刻も早く解決しなければならない。

ついては、次の措置を採られたい。

一、カネミ油症をPCB及びダイオキシン類による公害病として法的に認定し、新たな対策を講ずること。